

Pro Bahn Schweiz • Pro Rail Suisse • Pro Bahn Svizzera
 Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs

Einschränkungen im Bahnverkehr

Zürich Flughafen
 Der Bahnverkehr im Bahnhof Zürich Flughafen ist beeinträchtigt
 Grund: Bauarbeiten
 Die Züge verkehren nach einem geänderten Fahrplan
 Dauer der Einschränkung: bis 14.12.2019, 23:59 Uhr

Winterthur
 Der Bahnverkehr im Bahnhof Winterthur ist beeinträchtigt
 Grund: Bauarbeiten
 Es ist mit Verspätungen und Zugausfällen zu rechnen
 Dauer der Einschränkung: vom 23.11.2019 bis 24.11.2019, jeweils zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr

| Reiseziel | Information |
|--------------------------|--|
| Sennhof-Kyburg | Z099 bis Winterthur (S11 fallen aus), umsteigen S26 bis Sennhof-Kyburg |
| Seuzach | Z099 bis Winterthur (S11 fallen aus), umsteigen S29 bis Seuzach |
| Winterthur - St. Gallen | IC1 / IC2 / IR31 werden umgeleitet (ohne Halt in Zürich Flughafen) |
| Zürich Flughafen | IC5 / IC8 / IR13 / IR15 / S2 / S16 bis Zürich Flughafen |
| Zürich Flughafen (13:52) | IR38 fällt aus |

**WC défectueux
 WC fuori servizio
 WC out of order**

Wir bitten Sie um Entschuldigung.
 Nous vous prions de nous en excuser.
 Ci scusiamo per l'inconveniente.
 Please accept our apologies.

Die Störungsbehebung ist eingeleitet.
 La réparation est en cours.
 La riparazione è in corso.
 We are working to rectify the fault.



Bilder: E. Dutler/G. Lob, Collage: M. Bernet

Bahnalltag Schweiz

Verspätungen, Pannen, Zugausfälle: Jetzt wollen die SBB endlich handeln

Lust auf Nachtzüge und mehr internationalen Personenverkehr
 Einmal selbst «Drämmler» sein: Erfahrungsbericht aus Plauen



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Mit neuen Zügen ins neue Jahr

Es tut sich etwas im grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Das neue Rollmaterial, das ab Fahrplanwechsel in diesem Dezember in Richtung Deutschland und Frankreich und zu Beginn des nächsten Jahres nach Italien rollt, bringt für die Kunden eindeutig einen Quantensprung, auch wenn beim ICE 4 nachgebessert werden muss (Seite 15). Bleibt zu hoffen, dass viele offene Probleme, die mit dem grenzüberschreitenden Fernverkehr verbunden sind, bald gelöst werden. Stichworte: Pünktlichkeit und Vereinfachung des Ticketing. Auch beim Pricing herrscht Handlungsbedarf, wenn die Bahnen in Europa mit den Billigfliegern konkurrenzieren wollen. Neue Nachtzüge wird der Weihnachtsmann zwar nicht bringen, aber das Thema bleibt aktuell (Seite 7). Wir wünschen eine angenehme Lektüre, frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr!

F Des nouveaux trains pour la nouvelle année

On peut dire que ça bouge dans le trafic ferroviaire transfrontalier. Le nouveau matériel roulant, qui voyagera vers l'Allemagne et vers la France dès le nouveau changement d'horaire de décembre prochain, et vers l'Italie début 2020, offrira clairement un bond qualitatif aux clients, même si l'ICE 4 doit être amélioré (page 15). Il reste à espérer que de nombreux problèmes persistants, liés au trafic transfrontalier de longue distance, seront bientôt résolus. En particulier : la ponctualité et la simplification de la billetterie. Les chemins de fer en Europe devront aussi agir sur les prix pour concurrencer les compagnies à bas prix. Et si le Père Noël n'apportera pas de nouveaux trains de nuit, le sujet reste d'actualité (page 7). Nous vous souhaitons une bonne lecture, un Joyeux Noël et une Bonne Année!

I Verso il 2020 con nuovi treni

Ci sono novità in vista nel trasporto ferroviario transfrontaliero. Il nuovo materiale rotabile, che collegherà la Svizzera con la Germania e la Francia da questo mese di dicembre e con l'Italia dall'inizio del prossimo anno, è destinato a portare ad un grande salto di qualità per i clienti, anche se l'ICE 4 deve ancora essere migliorato (pagina 15). È auspicabile che di pari passo molti dei problemi in sospeso che toccano il trasporto transfrontaliero a lunga distanza saranno presto risolti. Parole chiave: puntualità e semplificazione del sistema tariffario. Vi è inoltre la necessità di intervenire sui prezzi se le ferrovie in Europa vorranno veramente competere con le compagnie aeree a basso costo. Babbo Natale non porterà per contro nuovi treni notturni, ma l'argomento rimane aperto (pagina 7). Vi auguriamo una piacevole lettura, un Buon Natale e un Felice Anno Nuovo!

Inhalt

Aktuell

| | |
|--|-------|
| SBB müssen fit für die Zukunft werden | 3 |
| Aktion: Ein Dank an die SBB-Mitarbeitenden | 4 |
| AS 2035: Wer wird die Werke bauen? | 5 |
| Jubiläum: Zehn Jahre Sparbillette | 6 |
| Nachtzüge müssen sexy werden | 7 |
| Astuti: Il Gottardo resta un ostacolo | 8 |
| Nachrichten 1 | 9 |
| Grenzen: Zwei Rezepte im Regionalverkehr | 11 |
| Porträt: «Helpie» bei der BLS Schifffahrt | 13 |
| Nachrichten 2 | 14 |
| Aufrüstung internationaler Bahnverkehr | 15 |
| Citrap VD: A l'Ouest, rien de nouveau? | 16-17 |

ÖVerreisen

| | |
|---|-------|
| China: Zugerfahrung der neuen Dimension | 18-19 |
| Reportage: Einmal selber «Drämmli» fahren | 21-22 |

Pro Bahn

| | |
|---|----|
| Bericht der Arbeitsgruppe «Ticketing» | 23 |
|---|----|

Frontbild:

Bilder: E. Dutler/G. Lob, Collage: M. Bernet

Impressum

InfoForum 4/2019, Versand: 4. Dezember 2019

Herausgeber und Inserate

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

Gerhard Lob (gl)
cp 361, 6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Karin Blättler, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Riccardo Kohji, Daniel Mange, Noam Schaulin, Andreas Theiler, Martin Stuber, Kaspar P. Woker

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Druck

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, Postfach 1064, 6011 Kriens
T 041 318 34 34, F 041 318 34 00
www.bag.ch / info@bag.ch

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH, Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
www.projektathleten.ch / marco@projektathleten.ch

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 1/2020, Versand: 4. März 2020
Inserate- und Redaktionsschluss: 12. Februar 2020

InfoForum 2/2020, Versand: 3. Juni 2020
Inserate- und Redaktionsschluss: 7. Mai 2020

Die SBB sind nicht (mehr) fit für die Zukunft

Die Präsidentin von Pro Bahn Schweiz zum Zustand der Bundesbahnen: Ein nationales Gremium sollte die zahlreichen Probleme anpacken.

Karin Blättler Aus unserer Sicht stecken die SBB in einer tiefen Krise. Für uns von Pro Bahn kommt das überhaupt nicht überraschend. Die heutigen Probleme haben sich in den vergangenen Jahren weitgehend abgezeichnet. Pro Bahn hat seit Jahren auf Schwachstellen hingewiesen. Zu Beginn wurden wir abgewimmelt oder belächelt, was uns jeweils bestätigte, dass wir einen wunden Punkt getroffen haben. Nach der Phase mit «Schönreden» haben die SBB sich endlich bei den Kundinnen und Kunden für Pannen oder Betriebsstörungen entschuldigt. Leider haben sie noch lange offensichtliche Problemsituationen als absolute Einzelfälle abgetan, auch dann noch, als die Häufung für jedermann unübersehbar wurde. Die Kundinnen und Kunden werden so nicht ernst genommen.

Die Informationspolitik der SBB war in der vergangenen Zeit nicht offen und transparent. Die SBB reagierten auf Vorfälle oder Anfragen, indem sie öffentlich nur so viel preisgaben, wie ohnehin schon bekannt war. Eine aktivere Informationspolitik ist förderlich und schafft mehr Vertrauen. Immer wieder wurde kritisiert, dass wir auf hohem Niveau jammern würden. Es wur-

| Nach | Abfahrtszeit | Zugnummer | Ziele | Gleis | Hinweis |
|---|--------------|------------------------|-----------------------------------|-------|-------------------|
| EC | 16.05 | Flüelen | Bellinzona Lugano Milano Centrale | 6 | ca. 30 Min später |
| Nach Lugano Sektoren BCDE- nach Chiasso-Milano Sektoren FGH | | | | | |
| VAE | 16.14 | Rothenthurm | Biberbrugg St. Gallen | 5 | ca. 15 Min später |
| 21 | 16.22 | Arth, Klostermatt | | | |
| S2 | 16.25 | Immensee | Rotkreuz | | |
| S2 | 16.28 | Steinen Schwyz Brunnen | Sisikon Flüelen | 6 | |
| IC 2 | 16.32 | Flüelen | Bellinzona Lugano/Milano Centrale | 5 | ca. 4 Min später |
| Nach Lugano: EC nach Milano Centrale, Abfahrt 16.05 Uhr, Gleis 6. | | | | | |
| 21 | 16.37 | Walchwil | Bahnhof | | |
| S3 | 16.41 | Steinen Schwyz Brunnen | | 5 | |
| VAE | 16.46 | Küssnacht am R. | Meggen Zentrum Luzern | 6 | |
| 21 | 16.48 | Arth, Klostermatt | | | |

Der Ersatzbus fällt zwischen Brunnen und Flüelen aus. Grund: Steinschlag Zwischen Brunnen und Flüelen verkehren zusätzliche Extrazüge. Dauer: unbestimmt.

Solche Bilder sollten unbedingt wieder der Vergangenheit angehören: Anzeige (in Arth-Goldau) mit zahlreichen Verspätungen und einem Zugausfall. Bild: Gerhard Lob

de argumentiert, dass es im Ausland noch viel schlimmer sei, dass das Schienennetz immer stärker belastet würde und generell das gesamte Bahnsystem am Anschlag sei. Es ist unseres Erachtens falsch, die SBB mit dem Ausland zu vergleichen. Es gibt immer einen Schlechteren. Wenn man so den eigenen Massstab ansetzt, dann hat man aufgegeben. Es wird auch geltend gemacht, die stetige Steigerung der Nachfrage und die vielen Baustellen würden die Fahrplanstabilität ins Wanken bringen. Der Nachfragersteigerung und den Baustellen geht jedoch ein langwieriger Prozess voraus, so dass sich ein Bahnunternehmen

frühzeitig damit auseinandersetzen kann. Eine vorausschauende Planung ist deshalb essentiell, und zwar in allen Bereichen. Dem widerspricht, dass die SBB zur gleichen Zeit Rollmaterial verkaufen, an der Front Personal abbauen und zu wenig Lokführer ausbilden.

Diese Erklärungen für die heutige Situation der SBB lassen wir nicht gelten. Die SBB sind seit jeher ein Bahnunternehmen. Zu den Kernaufgaben eines solchen Unternehmens gehören hauptsächlich die vorausschauende Planung und Bereitstellung der Infrastruktur, des Rollmaterials und des Personals. Auch gehören Aufgaben wie >>>

SBB wollen Pünktlichkeit verbessern

PBS Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der neuen Doppelstockzüge bei zunehmenden Passagierzahlen, Verspätungen auf den meistbefahrenen Strecken sowie eine angespannte Personalsituation: Die SBB kämpfen aktuell an vielen Fronten. Ende Oktober hat das nationale Bahnunternehmen im Rahmen einer Medienkonferenz ein Bündel von Massnahmen vorgestellt, mit dem insbesondere die Pünktlichkeit verbessert werden soll.

Erste Massnahmen werden schon zum anstehenden Fahrplanwechsel im Dezember 2019 umgesetzt. Dabei gehe es um Anpassungen im Minuten- oder gar Sekundenbereich – «mehr ist

kurzfristig nicht möglich», erklärten die SBB. Eingeführt wird punktuell etwa das «First in, first out»-Prinzip. Das heisst: Künftig fährt derjenige Zug zuerst ab, der früher bereit ist. So werde verhindert, dass die Verspätung eines Zuges auf den anderen übertragen wird. Die Massnahme wird erst einmal im Bahnhof Spiez (Richtung Bern) eingeführt. Als zweite Sofortmassnahme empfehlen die SBB künftig bei gewissen Verbindungen zwischen Ostschweiz und Mittelland und umgekehrt, am Flughafen statt am Hauptbahnhof Zürich umzusteigen. Die SBB mussten auch einräumen, in der Vergangenheit die Bedarfs-

Einsatz- und Ausbildungsplanung des Lokführerpersonals vernachlässigt zu haben. Es seien bei der Planung grobe Fehler gemacht worden. Deshalb stünden heute an Spitzentagen zu wenig Lokführerinnen und Lokführer zur Verfügung. Um den Lokführerbedarf attraktiver zu machen, werden die Ausbildungsgehälter für Quereinsteiger nun deutlich erhöht – um 10 000 Franken. Auch die Kundeninformation bezeichnen die SBB als «ungenügend». Kritisch gegenüber einigen Massnahmen zeigte sich das Bundesamt für Verkehr, da die SBB den Zugbetrieb auf einigen Strecken sogar durch Busse ersetzen möchten.

>>> die Weiterentwicklung des Unternehmens und die Überführung ins digitale Zeitalter dazu. Es darf aber nicht sein, dass die Prioritäten nur noch auf die Digitalisierung und damit verbundene Projekte ausgerichtet werden und dadurch der laufende Betrieb ins Hintertreffen gerät.

Die Kernaufgabe der SBB war und ist auch in Zukunft die Sicherstellung eines zuverlässigen und sicheren Bahnbetriebs. Die Prioritäten wurden in den letzten Jahren aus unserer Sicht völlig falsch gesetzt. Laufend wurden neue Projekte und Dienstleistungsangebote ins Leben gerufen, die oftmals sang- und klanglos wieder verschwunden sind. Ein Teil dieser Projekte hatte nicht einmal einen direkten Bezug zur Bahn. Im Gegenzug wurden Service-public-Leistungen abgebaut beziehungsweise unattraktiv gemacht. An den Bahnhöfen wurden Schalter reihenweise geschlossen oder an unattraktive Standorte verschoben. Kundinnen und Kunden müssen längere Anreisewege auf eigene Kosten in Kauf nehmen und werden im Gegenzug damit bestraft, dass sie am Bahnschalter weder von Sparbilletten noch von Spartageskarten profitieren können. Erschwerend hinzugekommen sind die häufigen Umstrukturierungen. Die SBB

Ein herzliches Dankeschön!

Am Montag, 25. November haben wir uns während zwei Stunden in ausgewählten Bahnhöfen bei SBB-Mitarbeitenden für ihren täglichen unermüdlichen Einsatz unter den erschwerten Bedingungen bedankt. Wir haben Mitarbeitenden in Bahnreisezentren, Zugbegleiterinnen und Lokführern der SBB ein Präsent überreicht, stellvertretend auch für all ihre Kolleginnen und Kollegen. Wir haben dasselbe Interesse wie sie: die SBB wieder fit für die Zukunft zu machen.

wurden in den letzten Jahren richtiggehend umgekrempelt. Das verkraftet kein Unternehmen dieser Grössenordnung in einer solchen Intensität. Auch die seit Jahren anhaltenden Sparrunden haben das ihrige dazu beigetragen, dass die SBB alles andere als fit für die Zukunft sind. Hier wurden auch die Weichen in der Politik und beim Eigner der SBB falsch gestellt.

Wie weiter?

Gegenseitige Vorwürfe, Animositäten und Bürokratie helfen den SBB im Moment nicht weiter. Aus unserer Sicht braucht es ein nationales Gremium bestehend aus Vertretern der SBB, des National-/Stände-

rats, des Bundesamts für Verkehr (BAV), der Kantone, der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, der Mitarbeitenden und der Kundschaft. Ziel muss es sein, alle Problempunkte offenzulegen und gemeinsam möglichst schnell und unbürokratisch bei Bedarf Massnahmen zu beschliessen, um die SBB wieder auf Kurs zu bringen. Die Schweiz ist auf eine gute, zuverlässige und stabile SBB angewiesen.

Aufgrund dessen lautet unser Aufruf: Der Medienrummel um die Probleme bei den SBB löst keine Probleme. Die Versäumnisse der letzten Jahre lassen sich nicht von heute auf morgen lösen. Bombardier hat angekündigt, das fehlende Rollmaterial bis Sommer 2021 vollständig auszuliefern. Die Lokführerausbildungen laufen. Bis die Lokführer aber einsatzfähig sind, wird es noch Monate bzw. Jahre dauern. Auch weitere Massnahmen müssen zuerst in Angriff genommen werden und werden erst allmählich greifen.

Den Verantwortlichen der SBB muss die Möglichkeit gegeben werden, die Probleme systematisch und prioritär zu beheben. Bis dahin werden wir noch mit der einen oder anderen Zugverspätung und mit einigen Zugausfällen leben müssen.



VVST
VERSICHERUNGEN
ASSURANCES

**SICHER.
UNABHÄNGIG.
LEISTUNGSSTARK.**

VVST Haftpflichtversicherung
auf Mass für den öffentlichen Verkehr
Versicherungsberatung und -vermittlung
für alle übrigen Versicherungsarten

VVST, Elisabethenanlage 25, Postfach, 4002 Basel
info@vvst.ch, www.vvst.ch

Es braucht eine nationale Ausbildungs-offensive

Mangel an Fachleuten und Arbeitskräften: Hindernisse und Lösungen für den Masterplan «Railsuisse 2050».

Martin Stuber Der Artikel «Railsuisse 2050» im letzten InfoForum hat hinter den Kulissen ein grosses Echo ausgelöst. Kaum bestritten wird die Notwendigkeit zur massiven Kapazitätserhöhung auf den Hauptachsen. Vorbehalte drehen sich um die Ingenieur- und Baukapazitäten und die Finanzierbarkeit.

Tatsächlich sind – hinter vorgehaltener Hand – Aussagen von Fachleuten an den Autor herangetragen worden, die besagen, dass nur schon für die Infrastrukturbauten im Rahmen des Ausbauschnittes 2035 (AS 2035) weder genügend Projektierungs- noch genügend Baukapazitäten bestünden und es deshalb nicht klar sei, ob dieses Investitionsprogramm verzögerungsfrei realisiert werden könne. Für Railsuisse 2050 fehlten die Kapazitäten dann erst recht.

Die Schlussfolgerung daraus ist klar: Die Schweiz braucht eine Grossoffensive für die Ausbildung von Arbeitskräften und Fachleuten – für die Konzipierung, Projektierung und Realisierung der nötigen Bahninfrastruktur. Die Voraussetzungen mit unserem dualen Bildungssystem mit technischen Schulen und Hochschulen sind gut. Aber es braucht eine grosse konzertierte Aktion von Bund und Kantonen. Das Ziel sollte sein, dass die Schweiz ab 2030 beginnt, Eisenbahnwissen und Fachkräfte zu exportieren, statt wie heute zunehmend Arbeitskräfte im Ausland zu rekrutieren.

Die auf die Eisenbahninfrastruktur spezialisierten Bereiche der Baubranche sind auf eine solche Ausbildungs-offensive angewiesen, denn sonst fehlen die notwendigen Arbeitskräfte. Die nötigen Investitionen für den Aufbau der Baukapazität kann die Baubranche selber aufbringen. Und wer weiss – vielleicht ist am Ende des sich langsam abflachenden Baubooms in der Schweiz eine Verlagerung hin zu Bahninfrastrukturen ein willkommener Rettungsring für die Baubranche.

Noch mehr Baustellen?

Einer der drei Hauptgründe für die aktuellen gravierenden betrieblichen Probleme der SBB sind die vielen Baustellen, teilweise



Für den Bahnausbau braucht es Fachkräfte: Platzieren einer neuen Brücke in Walchwil für den Doppelspurausbau (9. Juli 2019). Bild: SBB

50 Milliarden Franken sind finanzierbar

MS Die Schweiz schwimmt im Geld. Besonders für die Pensionskassen sind sichere Anlagen im heutigen Zinsumfeld immer schwieriger zu tätigen. Eine grosse Railsuisse-2050-Anleihe, von Bund und Kantonen abgesichert, wäre für die Pensionskassen eine sehr sichere Anlage. Denn die langfristige Rückzahlung der Anleihe ist über die vorhersehbaren Einnahmen durch den von Railsuisse 2050 ermöglichten Mehrverkehr gesichert. Wer sich ein wenig mit der Entstehungsgeschichte der schweizerischen Eisenbahn auseinandersetzt, sieht schnell, dass viel Bahninfrastruktur mit Krediten finanziert wurde. Darunter waren oft auch gewagte Investitionen. Dieser Artikel entstand auf der Fahrt durchs Prättigau – die Bahnlinie Landquart–Klosters–Davos wurde von einem holländischen Bankier initiiert, den damals viele für verrückt erklärten. Willem Jan Holsboer liess sich nicht beirren und legte die Basis für die spätere Rhätische Bahn. Ohne Wagemut hätte die Schweiz nicht die heutige Eisenbahn, um die sie oftmals benieden wird.

mit längeren Totsperrungen. Hintergrund ist die Strategie der SBB, mit Sperrungen die Unterhalts- und Erweiterungsarbeiten kostengünstiger abwickeln zu können. Im AS 2035 stehen zwar einige Neubaustrecken, aber die vielen Ausbauten an bestehenden Strecken und die notwendigen Erweiterungen der Bahnhöfe dürften in der Bauphase zu einem Ärgernis werden. Es kann gar nicht genug betont werden, dass Railsuisse 2050 mit seinen Neubaustrecken hier im Verhältnis zur erzielten Wirkung wenig negative Einflüsse auf den Bahnbetrieb haben wird.

Parlament gefordert

Das neue Parlament in Bern ist nicht nur grüner und weiblicher, sondern auch verjüngt. Angesichts der Dringlichkeit der Klimafrage und der Chancen, welche ein Umbau des schweizerischen Mobilitätssystems bietet, sollte es möglich sein, auch das Parlament für den epochalen Schritt zu gewinnen. Was in den 1960er-Jahren der Flug auf den Mond für die USA war, ist für die Schweiz die neue Mobilität im Jahr 2050. So wie damals die neue Raumfahrt ist heute die «alte» Eisenbahn zweifellos wieder eine Zukunftsbranche. Das zeigt China, dessen Rollmaterialhersteller nun nach Europa drängen. Die Schweiz kann zu einem Leuchtturm der europäischen Eisenbahn-Renaissance werden. Stadler Rail weist den Weg.

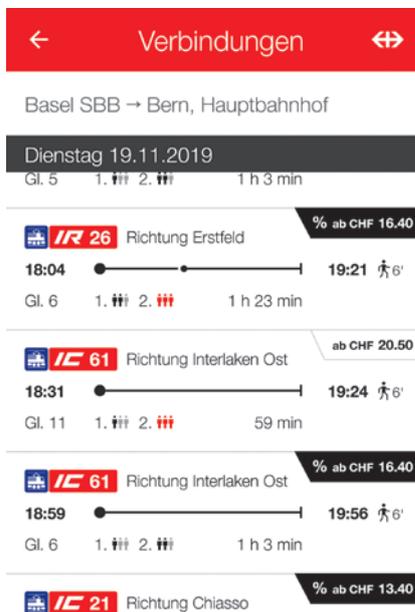
Zehn Jahre Sparbillette

Das Angebot von Tickets mit grossen Rabatten im Schweizer öV ist explodiert und hat das Verhalten eines Teils der Kundschaft verändert.

Gerhard Lob Fast unbemerkt von der Öffentlichkeit hat das Sparbillett im schweizerischen öV seinen 10. Geburtstag gefeiert. Doch David Blatter, Leiter Pricing SBB Personenverkehr, und Reto Lüscher, Leiter Dynamisches Pricing SBB Personenverkehr, haben auf dieses wichtige Jubiläum in einem ausführlichen und detailreichen Artikel hingewiesen, der in der Schweizerischen Eisenbahn-Revue (Ausgabe 11/2019) erschienen ist.

Nachdem sich in der Flugbranche dynamische Preise schon früh etabliert hatten und ausländische Bahnen dem Trend folgten, boten die SBB im Jahr 2009 erstmals im innerschweizerischen Verkehr Sparbillette testweise an. Seither sind zahlreiche öV-Unternehmen hinzugekommen, von den Appenzeller Bahnen über PostAuto bis zur SOB und Zentralbahn. Inzwischen wurde ein Absatzrekord erreicht. Am 16. September 2019 wurden an einem einzigen Tag 39 554 Sparbillette verkauft.

Sparbillette sind mit maximal 70 Prozent rabattierte Streckenbillette des sogenannten Direkten Verkehrs (schweizweites Tarifsystem), die an eine bestimmte Verbindung gebunden sind. Ganz wichtig für Kundinnen und Kunden: Diese Billette sind ausschliesslich über Online-Kanäle (Web-



Der schwarze Balken mit %-Zeichen zeigt die Verfügbarkeit von Sparbilletten an. Bild: Screenshot SBB

seite, App) erhältlich, nicht erstattungsfähig und bis höchstens eine Stunde vor Abfahrt erhältlich. In der SBB-App erscheint bei der Suche nach einer bestimmten Verbindung ein schwarzer Balken mit einem Prozentzeichen, wenn ein Sparbillett verfügbar ist.

Insbesondere in den letzten fünf Jahren hat der Absatz von Sparbilletten stark zugenommen und sollte dieses Jahr die

Schwelle von 9 Millionen erreichen. Interessant ist, dass laut SBB-Marktforschung ein Drittel aller Sparbillett-Kunden die Fahrt ohne Rabatt nicht angetreten hätte. Im Jahr 2018 konnten folglich insgesamt 1,8 Millionen zusätzliche Fahrten generiert werden. Der Grund liegt auf der Hand: Viele Kunden sehen die SBB-Preise zum Normaltarif als zu hoch an, gerade Vollzahler ohne Halbtax-Abo. Dies zeigt auch eine Tabelle der SBB-Kundenzufriedenheitsbefragung klar auf. Die Sparbillette landeten am oberen Ende der Zufriedenheitsskala, die Normaltarife am unteren.

Die Einführung der Rabatttarife erfolgte mit einem klaren Ziel: Die Kundschaft sollen von stark auf schwach ausgelastete Verbindungen ausweichen. Die Erhebungen zeigen, dass ein Viertel der Kunden auf Grund des Rabatts ihre ursprünglich geplante Abfahrtszeit geändert haben.

Übrigens: Mit Abstand am meisten Sparbillette werden auf der Achse Lausanne – Genève Aéroport verkauft (im ersten Halbjahr 2019: 149 056). Der meistgefragteste Abgangs- und Zielort von Sparbilletten ist Zürich HB. Eher schwach ist der Absatz in der Ostschweiz, weil dort die grossen Verbände Ostwind und Z-Pass die Tariflandschaft prägen; es gibt beispielsweise kein Sparbillett von Zürich nach Schaffhausen, weil diese Relation innerhalb dieser Verbände liegt. In verbundlosen Gebieten wie dem Wallis ist die Nachfrage hingegen sehr hoch. Sion als mittelgrosser Bahnhof schafft es auf Rang 9 der Abgangs- und Zielbahnhöfe von Sparbilletten. Und noch ein interessantes Detail: 87 Prozent der Sparbillette werden in der 2. Klasse und 75 Prozent zum Halbtax-Tarif verkauft.

«Die Sparbillette sind aus Sicht der SBB und der beteiligten Transportunternehmen ein Erfolg», bilanzieren die Autoren des Artikels. Dies gilt wohl auch für die Kunden, auch wenn nicht vergessen werden darf, dass das dynamische Pricing einen gewissen Stressfaktor auslöst. Sehr preisbewusste Kunden lassen sich durch dieses System lenken und stellen ihre ursprünglichen Reisepläne zurück gemäss dem Motto «Der Preis bestimmt das Bewusstsein».

Automatisches Ticketing wird schweizweit eingeführt

PD Seit 2018 führte die Branche des öffentlichen Verkehrs gemeinsam mit Software-Entwicklern in verschiedenen Mobilitäts-Apps einen schweizweiten Markttest mit automatischem Ticketing durch. Beim automatischen Ticketing muss der Kunde vor der Reise kein Billett mehr kaufen. Stattdessen startet er via Smartphone vor Fahrtantritt die Reiseerfassung. Am Ende des Tages berechnet das System den Preis für die getätigten Fahrten und stellt die aufgelaufenen Kosten in Rechnung.

Aufgrund der positiven Erfahrungen in einer Testphase haben sich die strategischen Ausschüsse des Direkten Verkehrs und der Verbände dazu entschlossen,

das automatische Ticketing in den Regelbetrieb aufzunehmen. Somit können die öV-Kundinnen und -Kunden ab sofort neben dem bedienten Verkauf, den Automaten und den Online-Kanälen in der ganzen Schweiz auch das automatische Ticketing für ihre Reisen benützen.

Die Schweiz ist damit weltweit laut «chdirect» das erste Land, welches automatisches Ticketing im öffentlichen Verkehr landesweit anbietet. Vorderhand steht die Technologie über die Applikationen von BLS, Fairtiq, SBB, Zürcher Verkehrsverbund und TCS zur Verfügung. Bei den SBB ist das automatische Ticketing in der App als «EasyRide» auf dem Startmenu zu sehen.

Ein sexy Image ist gefragt

Bei einer Studientagung in Zürich ging es unter dem Titel «Hype oder Nachhaltigkeit?» um die Renaissance der Nachtzüge.

Andreas Theiler/Gerhard Lob Seit der Jahrtausendwende wurden Nachtzüge, welche die Schweiz bedienten, durch schlechten Service, Ausfälle und Buchhaltungstricks systematisch «plattgemacht». Die SBB waren an diesem Debakel mit den Nachtzügen Richtung Italien wesentlich beteiligt, die DB mit den Linien in den Norden. Im Dezember 2016 übernahmen die ÖBB das Geschäft und seither geht es wieder aufwärts. Dies gibt unterdessen auch anderen Ländergesellschaften Auftrieb, Nachtzuglinien wieder aufzubauen.

Die grossen Konkurrenten der Züge sind und bleiben die Billigflieger. Gerade jetzt, im Zeichen der Klimadiskussionen, stehen einige Forderungen an diese im Raum, welche durch die Politik durchgesetzt werden müssen: Einführung einer Flugticketabgabe in der Schweiz, internationales Engagement der Schweiz zur Einführung von Lenkungsabgaben im Flugverkehr, Verursacherprinzip, Stärkung umweltfreundlicher Alternativen zum Flugverkehr – insbesondere Bahnreisen – und in diesem Zusammenhang eine Sensibilisierung der Bevölkerung. Dies sind die Push-Faktoren.

Damit das Produkt aber vermehrt angenommen wird, braucht es auch Pull-Faktoren. Railtour-Chef Werner Schindler brachte es an einer Studientagung der Bahnjournalisten Schweiz am 11. November in Zürich so auf den Punkt: Fliegen ist schnell, einfach und günstig – Nachtbahnfahren ist unbekannt, unsexy, langsam und teuer. Wie ändern wir also das Image

der Nachtzüge, so dass sie attraktiv und sexy werden wie das Flugzeug? Schindler schlug unter anderem vor, die Preisphilosophie der Fluggesellschaften zu übernehmen, d.h. ein billiger und transparent gebildeter Grundpreis mit Verrechnung aller Extras gemäss dem Motto «Topqualität zu günstigem Preis». Dazu gehören auch selbstreinigende Nasszellen und Abteile in Fertigbauweise. Nachtzugfahren muss Spass machen («Influencer fahren Bahn»); es braucht beispielsweise Ökobonus-Punkte pro gefahrenen Kilometer.

Wer einen solchen langen Wunschkatalog bezahlen soll, blieb freilich offen. Doch am Ende der Tagung war klar: Die Politik ist gefragt. Und just ein Tag später präsentierten SBB-Vertreter der nationalrätlichen Verkehrskommission den geplanten Angebotsausbau im internationalen Personenverkehr, namentlich eine deutliche Steigerung von grenzüberschreitenden Nachtzügen. Selbst bei guter Auslastung werden diese Angebote in der Schweiz nicht kostendeckend zu führen sein, wurde dort argumentiert. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat der Kommission deshalb verschiedene Ansätze aufgezeigt, wie diese unterstützt werden könnten, falls dies politisch gewünscht sein sollte. Anders gesagt: Für eine Intensivierung des Nachtzugangebots müssen die Politiker für entsprechende Finanzen sorgen, vergleichbar etwa mit der Unterstützung der Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene.



Geben mittlerweile in Europa den Ton an: die ÖBB mit ihren Nightjets.

Bild: ÖBB

Randnotiz

Die Nacht gehört uns

Kaspar P. Woker

Mehr Nachtzüge, ein verlockender Gedanke. Doch halt, ohne uns! Wir sagen, wann und ob Schlafwagenzüge durchfahren dürfen. Wenn's möglich ist; wir bauen, nicht immer geplant, auch mal kurzfristig. Schaut selbst, wo ihr durchkommt, aber andernorts bauen sie des Nachts ebenfalls. Dies der Tenor der staatlichen «Gleisbesitzer». Monopolistisch.

Thello-Nachtzug Paris – Lausanne – Venedig, via Simplon: Unterbruch wegen Tunnelanierung. Umleitung via Mont Cenis: Unterbruch wegen Streckenausbauten. Umleitung Paris – Basel – Gotthard – Milano: kompliziert und zu weit. Also Zug ausfallen lassen, mehrere Tage in der Reisesaison. Nicht etwa geplant im Jahresfahrplan, sondern vier Monate vor Reisedatum angekündigt. So funktioniert das Nebeneinander von Infrastrukturbetreibern in Frankreich, der Schweiz, Italien und den Bahnen SNCF, Thello, SBB, FS. Unkoordiniert. Die Nacht gehört uns, den Bautrupps. Die europäischen Eisenbahnen mit ihren nach wie vor über alles stehenden nationalen Präferenzen und Eigenarten stehen sich für den Relaunch des Nachtverkehrs selbst zuvorderst im Weg.

Dann wären da noch Zoll und Grenz-wache. Immigranten und Drogenhändler lieben Nachtzüge. Grosskontrollen sind die Folge, Verspätungen bis 90 Minuten ebenfalls. Thello weist für neun Monte bei ihrem Zugpaar Paris – Venedig total 20 073 Verspätungsminuten aus, das heisst jeder der 546 Züge hatte im Schnitt 37 Minuten Verspätung, nur wenige waren pünktlich. «Fragilité de la circulation» nennt sich das.

Quintessenz: Es geht nicht ohne mehr Koordination und Absprache auf internationaler Ebene. Handeln statt europäische Absichtserklärungen – und die Nacht gehört auch uns, die wir die Nachtzüge lieben, aber immer noch vermissen, weil das Zusammenspiel zwischen Infrastruktur und Betrieb der Eisenbahn ungenügend funktioniert und dies das Nachtzugangebot ausbremst.

Il Gottardo resta un ostacolo

Disagi crescenti sull'asse Nord-Sud nonostante AlpTransit.

Riccardo Kohyi Nel 2019 il San Gottardo è rimasto difficile da attraversare, quasi come negli anni in cui l'unico mezzo disponibile era il «cavallo di San Francesco». Questo perché, non importa se passando dalla galleria autostradale o dalla Galleria ferroviaria di base, bisogna essere preparati a restare in colonna rispettivamente a subire ritardi o a trovarsi confrontati con la mancanza di posti a sedere, quando non con la soppressione dei collegamenti previsti. Questo purtroppo lo possiamo constatare non solo nelle ore di punta o nei giorni festivi, ma addirittura anche in quelli feriali che non seguono vacanze o festività.

Qualche anno fa, quando la linea storica di montagna cedette il suo posto alla Galleria ferroviaria di base, la quale è un gioiello dal punto di vista ingegneristico e un'opera pionieristica, ci si era illusi di andare incontro a una nuova era nell'ambito del trasporto ferroviario.

Grazie a questa nuova opera, infatti, i tempi di percorrenza tra Ticino e Svizzera interna si sono accorciati di ben 30 minuti e in effetti in un paio di anni i viaggiatori sull'asse Nord-Sud attraverso le Alpi sono aumentati del 33 per cento circa, toccando punte di 30 000 passeggeri al giorno nei periodi festivi. Questo aumento della domanda, tuttavia, non ha avuto adeguati riscontri a livello dell'aggiornamento dell'orario e dell'ammodernamento del materiale rotabile, anzi il servizio è peggiorato.



Anhaltende Probleme am Gotthard.

Bild: SBB

Il collegamento EuroCity (EC) è stato inserito come relazione principale da e per Zurigo. Non è un caso se questi treni sono presi letteralmente d'assalto anche perché chi opta per i collegamenti InterCity (IC) non dispone poi di coincidenze adeguate sulle tratte a lunga percorrenza. Se i treni EC continuano a circolare con due composizioni come nel passato, anche negli orari non di punta, la conseguenza è che una buona metà del convoglio è già occupata dai viaggiatori internazionali. Agli altri non rimane che stringersi nella seconda parte del treno con molti meno posti a sedere a disposizione, quando non vengono addi-

rittura invitati a scendere e ad attendere il collegamento successivo. Questa situazione è anche peggiore quando delle corse EC vengono soppresse. La precedenza a bordo dei convogli IC sostitutivi, in questi casi, viene data ai passeggeri che dispongono di una riservazione.

Non parliamo poi dei casi nei quali gli EC provenienti dall'Italia subiscono un ritardo consistente. Vengono fatti ripartire da Zurigo occupando la traccia che sarebbe spettata al treno IC, il quale viene di conseguenza cancellato. Se poi il ritardo da Sud è di un'ora, l'EC non viene più fatto circolare fino a Zurigo, bensì viene fermato ad Arth-Goldau. Dalla città sulla Limmat parte quindi un treno sostitutivo con la composizione della corsa IC prevista trenta minuti dopo che viene pertanto soppressa per mancanza di materiale rotabile.

Sono problemi che vanno risolti il più presto possibile, perché nel futuro la domanda è destinata a crescere. Basterà il previsto passaggio della cadenza degli EC da due ore ad una? Secondo me, questo non basterà, così come i 29 Giruno che saranno gli unici treni a circolare sull'asse Nord-Sud, i quali in doppia composizione riescono a trasportare 100 persone in meno rispetto a due ICN.

Sarebbe bello che arrivassero i treni a doppio piano, ma di questo non si ha nessuna certezza. I mitici EW IV, le vecchie carrozze, le quali sono molto comode e riescono a trasportare più persone offrendo anche maggiori servizi, come ad esempio più posti per le bici, verranno tolti dall'asse del Gottardo. Il CEO delle FFS ha fatto «mea culpa». Speriamo che le FFS possano aprire gli occhi, per risolvere al più presto questi problemi.

L'autore è studente e allievo capotreno dei convogli storici.



A Bellinzona i grossi ritardi degli EC purtroppo non sono una eccezione.

Foto: Gerhard Lob

Nachrichten 1

SGV erhöht Preise

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) eine Tarifierhöhung vornehmen. Nachdem die SGV im Gegensatz zur öV-Branche im Dezember 2016 auf eine Preiserhöhung verzichtet hat, werden die Fahrpreise erstmalig nach fünf Jahren um durchschnittlich 5,7 Prozent erhöht. Somit bezahlt ein Fahrgast mit Halbtaxabo ab dem 15. Dezember in der 2. Klasse mit dem Schiff von Luzern nach Weggis retour beispielsweise neu 19.50 Fr. (statt 19.00 Fr.) oder nach Flüelen retour 38.50 Fr. (statt 36.00 Fr.). (pd)

ÖV-Ausbau im Raum Luzern

Mit dem grossen Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 wird das öV-Angebot im Kanton Luzern in allen Regionen markant ausgebaut. Dies teilte der Verkehrsverbund Luzern mit. Nicht nur zu Pendlerzeiten, sondern auch tagsüber und vor allem am Abend sowie am Wochenende wird das Angebot verbessert. Die eigens geschaffene Webseite www.mein-öv.ch informiert über alle Änderungen.

Halt auf Verlangen

Die SBB habe auf der Regionallinie S30 im Gambarogno (Tessin) erstmals «Halte auf Verlangen» getestet. Zwischen März und Dezember 2018 mussten Passagiere, die zwischen Luino und Cadenazzo unterwegs waren, bei den am wenigsten frequentierten Haltestellen auf den Knopf drücken, wenn sie aussteigen wollten. Damit sollte auch das Energiesparpotential ausgelotet werden. Die SBB haben eine positive Bilanz gezogen und werden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 diese Betriebsform auf der genannten Strecke dauerhaft einführen. (gl)

GA knackt Schallmauer

Ende September 2019 waren erstmals in der Geschichte eine halbe Million Generalabonnemente (GA) im Umlauf, wie die nationale Tariforganisation ch-direct mitteilte. Das Volumen steigert sich jährlich um rund 10 000 Abonnemente. Jede 17. in der Schweiz lebende Person besitzt ein GA. Zum Vergleich: Vor 21 Jahren, als das

Abo seinen 100. Geburtstag feierte, waren nur 0,4 Prozent der Bevölkerung mit einem GA unterwegs. Seither hat sich die Anzahl Abonnentinnen und Abonnenten fast zwanzigfach. Als Dank für die Treue vieler GA-Kundinnen und -Kunden wurde die langjährige Kundin Nina Jakob mit einem 1.-Klasse-GA beschenkt. (pd/gl)

GA-Rabatt unter Druck

Fast jedes sechste Generalabonnement ist nicht voll bezahlt, sondern gehört aktuellen oder pensionierten Angestellten der SBB und anderer öV-Betriebe der Schweiz. 101 243 Personen besitzen ein solches kostenloses oder stark reduziertes GA. Bei den SBB erhalten Ex-Angestellte 62 Prozent Rabatt auf ihr GA. Doch nun verlangt das Bundesamt für Verkehr eine grundlegende Überprüfung dieser Praxis, wie die «SonntagsZeitung» berichtete. In



den Fokus der öV-Aufsicht sind vorab Pensionäre und Verbandsfunktionäre geraten. Es sei zu klären, ob diese künftig noch Anspruch auf Fahrvergünstigungen haben «und wenn ja in welchem Umfang». Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals hat schon Widerstand angekündigt. (gl)

«Tatzelwurm» in Betrieb

Seit dem 4. November sind im Bahnhof Bern die neuen Gleise 49 und 50 in Betrieb. Sie befinden sich am Perron der Gleise 9/10, das in Richtung Westen (Freiburg) um 385 Meter verlängert wurde. Dank dieses «Tatzelwurms» können während der anstehenden Bauarbeiten Gleise ausser Betrieb genommen werden, ohne Ausdünnung des Fahrplans. Damit die Reisenden mehr Platz auf dem Perron haben, verfügt dieses über ein 200 Meter langes und bis zu acht Meter breites, begehbare Dach mit Zugang von der «Welle» aus. Zwei Treppen und ein Lift führen zum eigentlichen Perron hinunter. Die Umsteigezeiten verlängern sich allerdings für einige Reisende beträchtlich. (pd/gl)

Was tun bei Terroranschlägen

Ob es etwas nützt, ist fraglich. Tatsache ist, dass in Frankreichs Bahnhöfen mittlerweile grosse Tafeln mit Verhaltensregeln im Falle von terroristischen Anschlägen anzutreffen sind. Was soll man tun, bis die Ordnungskräfte einrücken? Dieses Bild entstand in der Schalterhalle im Bahnhof Mulhouse. Im Deckglas spiegelt sich die Reklameschrift des gegenüberliegenden Take-aways, wo goldene Brioche erhältlich sind. (wo)

Happy Monday und Happy Hour

Noch bis Ende des Jahres profitieren Kunden in den SBB-Speisewagen immer montags von 50 Prozent Rabatt auf alle Speisen und alkoholfreien Getränke. Und immer mittwochs ab 16 Uhr werden alkoholfreie Getränke zum halben Preis sowie Wein und Bier mit 20 Prozent Rabatt abgegeben. Das Angebot gilt in allen Zügen mit Restaurant, Bistro und beim Service am Platz in der 1. Klasse. Schön wäre es, diese Aktion auch im nächsten Jahr fortzusetzen. (gl)

Seedamm Rapperswil

Entdecke die Essenz der Schweiz

SOB

 VORALPEN-EXPRESS 

Die einfachste Fahrkarte für die ganze Schweiz.

Einchecken
und einsteigen.



FAIRTIQ
Public transport made easy.

FAIRTIQ-App downloaden



unterstützt von



verkehrsbetriebe
luzern
revisvalud.ana

[fairtiq.ch](https://www.fairtiq.ch)



Meroux (Frankreich), Momentaufnahme am 24. Oktober 2019 um 14 Uhr: Ein SBB-Flirt fährt ein, immerhin sieben Personen fahren mit dem AGC der SNCF nach Belfort weiter, aber nur eine einzige Person steigt auf den TGV um.

Bild: Kaspar Woker

Ajoie – Sundgau: Zwei Rezepte im Regionalverkehr

Von den Möglichkeiten und Schwierigkeiten der grenznahen und grenzüberschreitenden Strecken im Pruntruter Zipfel.

Kaspar P. Woker Der Pruntruter Zipfel (Ajoie) geht nahtlos in die wellige Landschaft des Sundgaus (Süd-Elsass) über. Fruchtbare Böden, Laubwälder, liebevolle Täler, muntere und kaum verbaute Flüsschen. L'Ille, La Lorgne, L'Allaine, La Bourbeuse und der Canal du Rhône au Rhin. Wunderbar zum Radfahren, Wandern und Reiten; der sanfte Tourismus soll hier gefördert werden. Wundervoll auch zum Wohnen. Nicht zu weit weg von Industrie und Handel in Mulhouse, Belfort, Sochaux oder in der Schweiz.

Heute bringt das Pendler auf die Strasse, einst brachte dies Kartoffeln, Getreide und Marktfrüchte auf die Bähnchen, welche im Zuge der veränderten Grenzziehung nach 1871 entstanden. Delle – Belfort stieg zur internationalen Linie auf: eine Verbindung von Calais am Ärmelkanal über Porrentruy (deutsch: Pruntrut) nach Interlaken war angesagt. Vorbei nach 1914. Aus dem Elsass wurde L'Alsace und ab 1938 machten die moderneren Autocars mit Ledersitzen dem Regionalverkehr auf der Schiene und bald den Nebenlinien den Garaus.

Einmal noch lebte die Largetalbahn auf. Im 2. Weltkrieg nahmen Importgüter den Schienenweg via Dammerskirch – Pletterhausen – Bumpfel nach Pruntrut, doch «Le Régional Porrentruy – Bonfol» als Teil der

Chemins de fer du Jura (CJ) endet seither im Wald an der Landesgrenze, dort wo die Basler Chemie jahrelang ihren Müll entsorgte. Alle andern Nebenbahnen ennet der Grenze sind verschwunden. Dafür bedienen relativ dichte Netze von PostAuto respektive Optymo (in Frankreich) die Dörfer diesseits und jenseits der Grenze – ohne allerdings miteinander verbunden zu sein. Auf den beiden Bahnlinien Porrentruy – Bonfol und (Delémont –) Porrentruy – Delle – Belfort zeigen sich exemplarisch schweizerische und französische Rezepte zur (Re-)Animation des Regionalverkehrs.

Delle – Belfort

Die Infrastruktur für die Verbindung Delle – Belfort wurde mit Finanzen aus EU-Töpfen, schweizerischen und regionalen Töpfen reaktiviert, wie im InfoForum bereits berichtet. Die Strecke kreuzt exakt beim Bahnhof Belfort-Montbéliard die TGV-Linie Rhin-Rhône mit der Haltestelle Meroux. Dies ermöglicht seit Ende 2018 z.B. Biel – Paris in 3½ Stunden. Seither gilt der Stundentakt für die RE-Züge Biel – Delémont – Delle – Meroux. Ab Delle nicht ganz regelmässig; am Wochenende und während den Schulferien mit unverständlichen Lücken und sehr unregelmässigen Anschlüssen an den TGV nach Paris.

Alles Gift für ein neues Bahnangebot auf einer Strecke, die während 80 Jahren keinen Regionalzug gesehen hat. Trotz pompöser Eröffnung, gratis P&R-Plätzen und viel Eigenlob der mitfinanzierenden Behörden kommt die Nachfrage durch Grenzgänger nicht auf Touren und die Umsteiger vom TGV werden in Meroux bildlich im Regen stehen gelassen. David Asséo, öV-Verantwortlicher im Kanton Jura und starker Promotor der Verbindung Delémont – Belfort, listet die Schwierigkeiten auf: Die Kosten für Infrastrukturbenutzung in Frankreich sind zweieinhalb Mal so teuer wie in der Schweiz, was zur Streichung «nicht notwendiger» – aus behördlicher Sicht natürlich – Verbindungen führt. Weitere Schwierigkeiten sind fehlendes Marketing, saubere Verkaufs- und Infosysteme, die erst 2020 in Betrieb kommen, fehlende Koordination zwischen dem Optymo-Busnetz und SNCF Mobilité und die Koordination zwischen den Regionen Bourgogne-Franche-Comté und Grand-Est, an deren Schnittstelle die Linie liegt. Für alle sichtbar ist der Lift vom Perron Meroux hinunter zum TGV-Bahnsteig: Ein Indoor-Modell, das zu Beginn voll dem Wetter ausgesetzt wurde, fünf Monate nicht funktionierte, endlich mit einem Vordach versehen wurde, doch dieses verdeckt die Sicht auf den >>>

>>> elektronischen Abfahrtsanzeiger komplett. Langsam würden die Frequenzen steigen, so Asséo, und bald beginne eine Sensibilisierungskampagne, finanziert aus Eureg-Mittel, und an einer einfacheren, durchgehenden Tarifierung werde gearbeitet. Jedenfalls, seufzt Asséo, sei die grenzüberschreitende Zusammenarbeit nicht immer einfach. Auf die Frage, ob auch SNCF-Kompositionen Alstom Coradia Régiolis, wie ab 2020 auf dem Léman-Express, durchgehend von Belfort bis Delémont eingesetzt werden könnten, meint er nur: vielleicht wäre später eine gemeinsame Betriebsgesellschaft möglich. Geduld ist gefragt.

Porrentruy – Bonfol

Gleich zwei Damoklesschwerter schwebten über der elf Kilometer langen Strecke Porrentruy – Bonfol. Mit dem Ende der Giftmülltransporte ab der Deponie Bonfol und dem Rückzug von SBB-Cargo aus der Ajoie kam das Aus für den Güterverkehr, und bis Ende 2023 verlangt das Behindertengleichstellungsgesetz den barrierefreien Zugang zu den Reisezügen. Alle drei Haltepunkte Alle, Vendlincourt und Bonfol

weisen aber noch Perronhöhe 10 cm statt 55 cm auf, Weichen werden von Hand umgelegt und die bald 50-jährigen ex-RM-Triebwagen sind hochflurig. Ganz einfach: Schwerer senken und der Bus übernimmt. Das wollten die Gemeinden und der Kanton nicht hinnehmen, denn es schlummert durchaus Potential in dieser noch sehr ruralen Gegend. Ohne Bahn wird die Zersiedelung weiter zunehmen und Pendler aus dem Sundgau verstopfen die Strassen noch mehr.

Die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Verkehr (BAV) unterstützen aus Sicht der Gesetzgebung die regionalen Bestrebungen. In einer breit aufgestellten Arbeitsgruppe wurden Potential, Stärken, Schwächen und Massnahmen ausgelotet. Mit den Möglichkeiten des Bahninfrastrukturfonds ist die Finanzierung neuer Anlagen gesichert. In Alle wird eine Güterumschlaganlage für Land- und Holzwirtschaft sowie Kehrriech errichtet, für palettierte Ladungen, was Zeit und Kosten spart. Die drei Haltepunkte erhalten Perrons und Unterstände nach schweizerischer Norm, P&R-Anlagen, Velounterstände und Bushalteanten.

In Bonfol und Alle werden die Ausweichgleise saniert und die Sicherungsanlagen ferngesteuert. Die Höchstgeschwindigkeit bleibt bei 70 km/h – schneller zu fahren bringt wegen der Anschlüsse in Porrentruy wenig. Um einen Halbstundentakt anzubieten – wie teilweise heute schon – bleiben zwei Kompositionen notwendig. Neue Züge für den «Régional» liegen aber nicht drin. Seit 1901 konnten nur je zwei Dampfloks, Kleinlokomotiven und Triebwagen neu angeschafft werden.

Im Visier hat man dereinst niederflurige GTW-Triebzüge der Turbo, welche am Bodensee abgelöst werden. Bis 2023 erfindet sich diese Nebenbahn neu – Marketing für Tourismus und Pendler inklusive. Das Werk der Region und des Kantons. Ein Wermutstropfen bleibt: Im Osten Pruntrut sind Industriebetriebe und Sportanlagen entstanden. Eine gemeinsame Haltestelle Porrentruy-Est am Régional und der SBB-Linie nach Delémont steht auf der Wunschliste: Bautechnisch wegen Fluss und Naturschutz schwierig – zu teuer der Befund. Doch warum nicht? Die Pendler aus Belfort – Delle würden ebenso profitieren.

.....
**KOMFORT, SICHERHEIT,
 ZUVERLÄSSIGKEIT
 WIR BEWEGEN DIE SCHWEIZ!**



© BOMBARDIER Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften. Alle Rechte vorbehalten.

Mehr als 1'000 Mitarbeitende in der West- und Deutschschweiz geben bei Bombardier jeden Tag ihr Bestes, um hervorragende Mobilitätslösungen und Dienstleistungen für die Schweiz zu erarbeiten. Dank unseren zukunftsgerichteten Kunden können wir in der Schweiz innovative Konzepte, Systeme und Komponenten für den Weltmarkt entwickeln.

Bombardier prägt die Mobilität – für Ihre Sicherheit und Ihren Komfort.

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER

«Ich rede hier fast ausschliesslich Englisch»

Alina ist tageweise «Helpie» bei der BLS Schifffahrt. Sie hilft internationalen Gästen beim Umgang mit den Eigenheiten des Schweizer öV-Systems.

Andreas Theiler Sommer an der Schiffstation Interlaken Ost: Ein Treffpunkt vieler arabischer und indischer Gäste, neben weiteren europäischen und aussereuropäischen Touristen. Einige Einheimische hat es auch, aber die gehen in der Menge etwas verloren, so ähnlich wie bei den übrigen Höhepunkten, welche die Region um Interlaken zu bieten hat. Die ausländischen Gäste kennen sich mit dem öV-System der Schweiz meistens nur rudimentär aus. Um die Warteschlangen vor der einzigen Kasse bei der Schiffstation etwas zu verkürzen, ist seit 2016 jeweils von 11 bis 15 Uhr eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter der BLS als zusätzliche Ansprechperson präsent.

Eine dieser Personen ist Alina. Zu ihrer Beratungstätigkeit sagt sie: «Meine Aufgabe ist es, die Touristen rechtzeitig abzufangen, wenn ich merke, dass sie mehr als eine Frage haben. Ich kann ihnen zum Beispiel Informationen zum Fahrplan anbieten, denn meine Tasche ist gefüllt mit den gebräuchlichsten Prospekten und natürlich dem Fahrplanbüchlein der BLS Schifffahrt. Die Fragen sind sich meistens sehr ähnlich. Für arabische und asiatische Gäste sind «Sicherheitsfragen» ganz wichtig. Dazu gehört sich zu vergewissern, dass der Fahrausweis auf dem Schiff auch gültig ist. Es gibt natürlich die Gäste, die zuerst bei mir nachfragen, um nachher – sicherheitshalber – doch noch zusätzlich am Schalter anzustehen. Die nächsthäufigste Frage ist diejenige nach möglichen Aktivitäten rund um den See und vor allem auch über die Route, welche das Schiff befährt. Sehr viele Touristen erwarten eine relativ kurze Rundfahrt auf dem See ohne Anlegen an Zwischenstationen. Ich wurde heute auch schon zur Grösse der Schiffe befragt; das ist eine Interpretationsfrage, weil mir der Vergleich fehlt zu dem, was die Gäste eventuell schon kennen.

Ich rede hier fast ausschliesslich Englisch. Im Moment kommen auch viele Schweizer Familien vorbei, die sich an einer Schatzsuche der Berner Zeitung beteiligen. Bei uns hier ist der erste Posten. Leider stand in der Zeitung eine falsche Abfahrtszeit, und ich muss sie deshalb



Helpie Alina: Für arabische und asiatische Gäste sind «Sicherheitsfragen» ganz wichtig. Bild: Andreas Theiler

darauf hinweisen, dass sie zum Beispiel eine Schifffahrt machen könnten und an einem anderen Tag eine Stunde früher für den Start der Schatzsuche hier sein sollen. Das gibt schon enttäuschte Kinderaugen. Beruflich bin ich Assistentin des Leiters Personenmobilität der BLS. Ursprünglich arbeitete ich in Reisezentren und schätzte dort den Kontakt mit den Kunden. Als nun intern Freiwillige gesucht wurden, meldete ich mich gerne. Ich geniesse den schönen Platz hier.»

Wenn Helpies keine Mundart verstehen

Kaspar Stettler, Leiter Verkauf, ist zuständig für diese Dienstleistung bei der BLS: «Das Ziel hinter unserer Aktion ist, dass wir bei der BLS Schifffahrt noch mehr auf die Bedürfnisse unserer Gäste eingehen. Denn diese, woher sie auch kommen, sind für

Unsere Helpies sollen aktiv auf die Gäste zugehen und ihnen die passenden Informationen anbieten.

uns als touristisches Unternehmen essentiell. Bei ausländischen Fahrgästen – sie machen auf dem Brienersee rund drei Viertel der Reisenden aus – stellen wir ein grosses Bedürfnis nach Beratung fest. Beispiele: Die Fahrplanlogik, dass unsere Schiffe an verschiedenen Orten anhalten, ist für die meisten aussereuropäischen Gäste total fremd. Ebenso fremd sind die schnellen Anschlüsse an Züge oder Postautos.

All diese Informationen in schriftlicher Form anzubieten ist keine Lösung. Zu unterschiedlich sind die Voraussetzungen wie die Bedürfnisse. Also braucht es Menschen, welche den Gästen die nötige Sicherheit geben. In Interlaken Ost haben wir nur eine Kasse. Auch wenn es nicht viele Touristen sind, welche Beratung wünschen, so ist es bei 300 bis 500 wartenden Passagieren unmöglich, am Schalter in genügender Form Auskünfte zu geben. Unsere Helpies sollen aktiv auf die Gäste zugehen und ihnen die passenden Informationen anbieten. Das zeigt den Gästen, dass sie willkommen sind. Oft geht es ja nicht nur um die Schifffahrt, sondern um Fragen zu allen möglichen Angeboten der Destination.

Während einer Saison versuchten wir, die Helpies internationaler auszurichten, mit drei zusätzlichen Personen mit je einem anderen kulturellen und sprachlichen Hintergrund: einem arabischen, einem südostasiatischen sowie einem chinesischen. Die Schwierigkeit, die auftauchte, war unvorhergesehen: Diese drei Helpies sprachen nicht fließend Deutsch, und das störte unsere Schweizer Gäste – die ja automatisch davon ausgingen, dass jemand in einer BLS-Weste den Dialekt versteht und spricht, vorzugsweise sich auch in Französisch und Italienisch ausdrücken kann. Also hörten wir damit nach dem Versuchsjahr auf.

So sind wir wieder beim ursprünglichen Konzept angelangt, das Mitarbeitende aus allen Abteilungen der BLS für einen oder mehrere Tage von ihrem angestammten Arbeitsplatz wegholt. Das gibt vielen BLS-Angestellten einen Einblick in einen Bereich, den sie nicht kennen.»

Nachrichten 2

Swiss-Express: Betrieb eingestellt

Der Schweizer Fernbus-Anbieter «Eurobus Swiss-Express» hat Mitte November seinen 2018 aufgenommenen Betrieb von drei inländischen Fernbuslinien eingestellt. Die Konzession wurde zurückgegeben. Die Kundenurteile seien zwar positiv gewesen und die Passagierzahlen gestiegen, die Nachfrage sei aber deutlich unter den Erwartungen gelegen. Die Rahmenbedingungen für Fernbusanbieter in der Schweiz wurden in einer Medienmitteilung heftig kritisiert. Nun will der österreichische Fernbus-Anbieter Dr. Richard in der Schweiz drei nationale Fernbuslinien betreiben. Dies zwischen Zürich Flughafen, Zürich, Bern, Basel und Luzern. Das Konzessionsgesuch liegt beim Bundesamt für Verkehr.

Lifting für Zürichs Carparkplatz

Trotz dem Aus für den Schweizer Fernbus «Swiss-Express»: Das Geschäft mit den internationalen Fernreisebussen boomt, was sich auch auf die Frequenzen des Zürcher Carparkplatzes auswirkt. In den letzten vier Jahren haben sich die Fahrten zur «Bus Station», wie das Areal nun offiziell heisst, um vierzig Prozent erhöht, jedes Jahr um rund zehn Prozent, wie Georg Spycher, der Geschäftsführer der Betreiberfirma Parking Zürich AG, der NZZ sagte. Die Infrastruktur genügt den steigenden Passagierzahlen in keiner Weise mehr, weshalb der Zürcher Stadtrat nun beschlossen hat, die Anlage zu sanieren und passagierfreundlicher zu gestalten, um sie für mindestens 15 weitere Jahre betreiben zu können. Das heisst auch, dass das Areal vorläufig nicht überbaut wird. (gl)

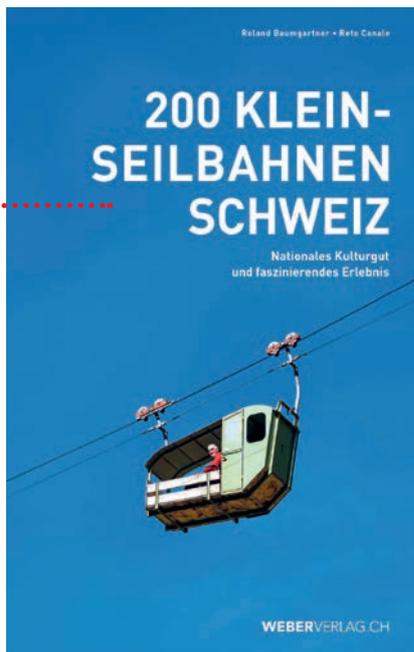
Bildband zu Kleinseilbahnen

Ein löbliches Unterfangen hat der Werd & Weber Verlag in Thun zur Vollendung gebracht: In einem Band werden genau 204 Kleinseilbahnen in der Schweiz porträtiert. Die Autoren Roland Baumgartner und Reto Canale beleuchten illustrativ die vielgestaltigen Facetten dieser Transportmittel, zeigen aber auch auf, wie einheimische Betreiber für deren Erhalt zu kämpfen haben. Denn überall braucht es eine kantonale Betriebsbewilligung für die Personenbeförderung. 40 Seilbahnen sind aus-

führlichere Porträts gewidmet, zudem gibt es in Fachtexten einen Einblick in technische Besonderheiten (200 Kleinseilbahnen Schweiz – Nationales Kulturgut und faszinierendes Erlebnis, Werd & Weber, 2019, 356 Seiten, 49 Franken inkl. Versandkosten; www.weberverlag.ch) (gl)

Klimawandel bedroht Schienen

Mit dem Klimawandel nehmen Hitzeperioden, Steinschläge und Felsstürze zu – und damit die Schäden an Schienen und Strassen. Gleichzeitig sinken durch höhere Temperaturen und Trockenheit die Einnahmen der Wasserkraftwerke: Das ist das Resultat einer Studie, welche das Eidgenössische Departement für Umwelt, Ver-



kehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am diesjährigen Infrastrukturtag in Zürich vorgestellt hat. «Bei der Bahn erfordern Extremtemperaturen eine Reduktion des Fahrtempos, was Verspätungskosten verursacht», erläuterte Studienleiter Christian Jaag. Insgesamt geht er davon aus, dass die Schäden an Schweizer Infrastrukturen und die Energie-Produktionsausfälle bis 2050 die Grössenordnung von rund 1 Milliarde Franken pro Jahr erreichen werden. (pd)

Centovalli-Express mit Audioguide

Grosse Neuigkeit für Reisende durch das Centovalli und Valle Vigezzo (Strecke Locarno – Domodossola). In den Zügen des Centovalli-Express gibt es ab sofort einen Audioguide, der in vier Sprachen über 21 Sehenswürdigkeiten auf der Strecke informiert. Reisende können sich über ihr Handy und eine kostenlose WiFi-Verbindung mit dem Audioguide verbinden. Bei der Technologie liess man sich von der Rhätischen Bahn inspirieren. Die Audioguides sollen so bald wie möglich auch auf den Panoramazügen Vigezzo Vision der italienischen Partnerbahn SSIF empfangbar sein. (gl)

Rekorde im Personenverkehr

Im dritten Quartal 2019 wurden gleich zwei Rekorde gebrochen: Erstens wurde mit den 5,49 Milliarden zurückgelegten Personenkilometer auf der Schiene ein Höchstwert erreicht. Zweitens haben die Personenkilometer gegenüber dem Vorjahresquartal um 7,6 Prozent zugenommen – einen solchen Anstieg gab es seit Beginn des Quartalsreporting noch nie, wie der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) mitteilte. Wie die Zunahme um 2,2 Prozent der vom Personenverkehr nachgefragten Trassen zeige, sei dies teilweise auf das erweiterte Angebot zurückzuführen. Seitens SBB seien zudem die auf den Markt gebrachten zusätzlichen Sparbillette ein weiterer Grund für das Wachstum. Neben diesen beiden Faktoren sei jedoch auch von einem soliden Grundwachstum im Personenverkehr auszugehen. (pd)

Offensive im internationalen Fernverkehr

Mit dem Fahrplanwechsel kommt bei manchen Verbindungen nach Deutschland, Frankreich und Italien neues Rollmaterial zum Einsatz.

Gerhard Lob Grosser Bahnhof – im wahren Sinne des Wortes – am 23. November in Zürich HB. Die SBB, die französische Staatsbahn SNCF sowie die Deutsche Bahn stellten gemeinsam ihre neuen Züge für den internationalen Verkehr vor. Die Vertreter von Trenitalia trafen, wenig überraschend, zum Anlass mit Verspätung ein. Die Österreicher waren nicht vertreten, im Moment gibt es auch kein neues Rollmaterial in Richtung Osten. Nach dem offiziellen Anlass mit geladenen Gästen vom Vormittag durfte das Publikum die neuen Züge inspizieren. Das Interesse war gewaltig.

Die Medienkonferenz machte klar: Die Bahnen haben den Klimaschutz als Werbeinstrument entdeckt. Alle Topmanager sprachen von der Bahn als klimafreundlichem Transportmittel und von den Zielen, einen emissionsfreien Bahnbetrieb zu erreichen. Was im Detailhandel die «Generation Aldi» ist, haben die Bahnen nun «Generation ZUGkunft» getauft. Tatsächlich ist die Nachfrage bei den internationalen Destinationen im Vergleich zum Vorjahr um 10 Prozent angestiegen. Dies ist sehr erfreulich.

Nun steht im internationalen Bahnverkehr ein weiterer Quantensprung an: Von Chur – Zürich – Basel nach Deutschland reisen die Kunden bereits ab dem Fahrplan-



Die drei «Flaggschiffe» im internationalen Bahnverkehr: ICE 4, Girono, TGV Lyria.

Bild: DB AG

wechsel am 15. Dezember 2019 mit dem ICE 4, der neusten Generation der Hochgeschwindigkeitszüge der Deutschen Bahn. Der Zug wurde in Zürich in den höchsten Tönen gelobt. Allerdings muss ergänzt werden, dass zehntausende Sitze ausgewechselt werden müssen, weil die Sessel in den neuen ICE 4 zu unbequem sind.

TGV Lyria setzt ab Fahrplanwechsel auf den Strecken von Zürich, Lausanne und Genf nach Paris komplett erneuerte TGV-Doppelstockzüge ein. Eine positive Entwicklung gibt es bei den Frequenzen: Zwischen Lausanne und Paris verkehren neu täglich sechs TGV-Verbindungen, zwischen Genf und Paris sogar acht. Damit wird de facto ein Zweistunden-Takt eingeführt. Ein Wermutstropfen bleibt für die Berner: Die direkte TGV-Verbindung zwischen Bern und Paris und schlanke Anschlüsse in Basel bei den anderen Verbindungen entfallen. Neu muss in Basel umgestiegen und gewartet werden.

Auf den EC-Verbindungen nach Milano Centrale werden die ETR-Züge schrittweise durch die neuen und attraktiven Girono-Züge («Gotthard-Züge») von Stadler ersetzt. Ab Februar 2020 ist der erste grenzüberschreitende Einsatz in Einfachtraktion auf einem Zugpaar vorgesehen. Ab April sollen weitere Girono eingesetzt werden, auch in Doppeltraktion. Im Frühjahr 2021, nach Eröffnung des Ceneri-Basistunnels, sollen die Destinationen, die von der Schweiz aus umsteigefrei erreicht werden können, neben Mailand und Venedig auch Bologna und Genua umfassen. Geplant ist zudem ein zweites trinationales Zugpaar (Frankfurt – Mailand via Schweiz), wobei ein Zugpaar via Gotthard, das andere via Lötschberg – Simplon verkehren soll.

Im Moment ist die Relation noch asymmetrisch (via Gotthard in den Süden, via Lötschberg in den Norden).

Weitgehend ein weisser Fleck bei den Direktverbindungen bleiben vorläufig die Benelux-Staaten, insbesondere die Verbindung von der Schweiz nach Brüssel. Keine konkreten Neuigkeiten gab es beim Anlass in Zürich zu den Nachtzügen. Dem Thema war in der SBB-Medienmitteilung genau ein Satz gewidmet: «Gemeinsam mit den ÖBB will die SBB zudem den Nachtzugverkehr von und nach der Schweiz weiterentwickeln.»

Michael Peterson, Vorstandsvorsitzender DB Fernverkehr, erklärte zum Thema Nachtzüge, dass sich die Deutsche Bahn – entgegen der landläufigen Meinung – «nicht von den Nachtzügen verabschiedet hat.» Der Manager meinte: «Wir haben nur unser Geschäftsmodell geändert.» Man biete nachts IC- und ICE-Züge mit normalen Sitzplätzen an, was einem Kundenbedürfnis entspreche. Seiner Meinung nach sind Liege- und Schlafwagen in heutigen Zeiten immer weniger gefragt. Die ÖBB sehen dies offenbar anders. In Frankreich gibt es noch zwei Nachtzüge zwischen Nord und Süd, wie die SNCF-Vertreterin sagte.



SBB-Chef Meyer will ZUGkunft.

Bild: SBB

 **Pro Bahn**
Schweiz

**Jetzt Mitglied
werden!**

www.pro-bahn.ch

Transports ferroviaires: A l'Ouest, rien de nouveau?

On constate un déséquilibre majeur entre le nord de l'Ouest lausannois et le sud du même territoire.

Daniel Mange L'Ouest lausannois, ce long rectangle qui s'étend du Gros de Vaud aux berges du Léman, souffre d'un mal bien connu dans l'Italie voisine: l'abîme qui sépare le nord, riche, fertile, industriel, entreprenant, et le sud, sous-équipé, rocailleux, aride, accablé par le soleil... Pour les transports, on peut même parler d'une véritable malédiction. Pourtant les débuts étaient prometteurs: dès 1855, Renens est reliée par chemin de fer à Yverdon et Morges, et dès 1856 à Lausanne; la Société des tramways lausannois (TL) est créée en 1895, et une ligne atteint Renens en 1903, qu'elle desservira jusqu'en 1964, condamnée par l'Expo.

Avec l'abandon du projet de construction d'un aéroport, suite au refus du peuple en 1946, les terrains de Dorigny vont vivre une aventure immobilière sans précédent, le déplacement en bloc de l'Université de Lausanne et de l'Ecole polytechnique, devenue fédérale au 1 janvier 1969. Les bus des TL sont rapidement débordés par la demande, et la nécessité d'un transport public lourd se fait pressante. En 1983, le Conseil d'Etat mandate le professeur Philippe Boyv pour l'étude d'un système de transport qui donnera naissance en juin 1991 au métro léger Lausanne-Flon – Hautes Ecoles – Renens, l'actuel m1. En 1990, une tentative vise à prolonger la ligne du métro m1 de

Renens à la gare de Lausanne CFF à l'aide d'un matériel roulant bicourant; malgré la démonstration réussie d'une rame de tram-train empruntée à Karlsruhe, le manque de capacité du tronçon Renens – Lausanne condamne le rêve.

Nord-sud: le déséquilibre

Aujourd'hui, on constate un déséquilibre majeur entre le nord de l'Ouest lausannois – centré sur le hub ferroviaire de Renens, futur siège romand des CFF – et le sud du même territoire, essentiellement peuplé d'étudiants et de chercheurs, la plupart résidents sans pouvoir électoral local. Si Renens et sa périphérie sont fortement irri-

Im Westen nichts Neues?

Daniel Mange Der Westen von Lausanne leidet unter einem Phänomen, das man auch im benachbarten Italien gut kennt: Der Graben, der den reichen, fruchtbaren, industriellen und unternehmerischen Norden vom strukturschwachen, steinigem, trockenen und heissen Süden trennt. Was den öffentlichen Verkehr betrifft, kann man sogar von einem Fluch sprechen. Zwar waren die Anfänge hoffnungsvoll – seit 1855 war Renens bereits per Bahn mit Yverdon und Morges, ein Jahr später auch mit Lausanne verbunden, und 1895 wurden die tramways lausannois (TL) in Betrieb genommen. Die später eröffnete Linie nach Renens fiel 1964 der Expo zum Opfer.

1946 wurde ein Flugplatz in Dorigny in einer Volksabstimmung verworfen. Daraufhin zügelten die Universität von Lausanne wie auch die Ecole polytechnique gesamthaft in das Gebiet. Die Busse der TL sind schnell mit dem Transport überfordert, und eine bessere Lösung muss rasch gefunden werden. 1983 wurde Professor Philippe Boyv damit vom Staatsrat beauftragt, und bereits 1991 wurde die normalspurige Tramlinie Lausanne-Flon – Hautes Ecoles – Renens, die heutige m1, in Betrieb genommen.

Das Ungleichgewicht

Heute herrscht ein massives Ungleichgewicht zwischen dem nördlichen und südlichen Teil im Westen von Lausanne. Der Norden ist auf Renens ausgerichtet, wo auch in Zukunft der Sitz der SBB in der Romandie sein wird, der Süden ist bevölkert von Studenten und Professoren, die meisten von ihnen ohne lokales Stimmrecht. Dem Norden kommen die Linien der SBB, das zukünftige Tram t1 sowie der neue Hochleistungs-Busbetrieb zugute, während der Süden einzig mit der m1, die an ihrer Kapazitätsgrenze fährt, erschlossen ist. Die Linie ist einspurig, und alle Züge halten an allen Stationen.

Die Bevölkerungszunahme der Waadt zeigt sich in den urbanen Zentren; die Agglomeration Lausanne-Renens zählt 52,5 Prozent der Gesamtbevölkerung. Die Universität sowie die EPFL (das welsche Pendant zur ETH) zählen zusammen rund 33 000 Personen, bilden de facto also die zweitgrösste Stadt des Kantons. Aber diese Phantomstadt hat weder einen Chef, eine Regierung oder ein Parlament – und natürlich auch keinen SBB-Bahnhof.

Der Bahnhof der Hochschulen

Diese Ghettoisierung ist einigen Experten nicht entgangen. Im Oktober 2013 stellt Frédéric Bründler, Mitglied von citrap-vaud, seine Studie vor, die eine direkte

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Verbindung Morges – Lausanne mit einer Haltestelle Hautes Ecoles vorsieht; sie wäre gleichzeitig das Endstück der Neubaustrecke Genf – Lausanne. Fast zeitgleich publizierte die EPFL ihren Bericht, den sie bei BG Ingénieurs Conseils in Auftrag gegeben hatte, und wies darin nach, dass eine solche Linie machbar ist, bei Kosten von rund 1,3 Milliarden Franken. Die Idee der direkten Linie Genf – Lausanne wird von citrap-vaud seit 2014 vertreten. Letztes Jahr wurde sie auch von den SBB sowie der Kantonsregierung aufgenommen und in ein Arbeitsprogramm der SBB «Perspective générale pour la région vaudoise» integriert.

Der Südwesten von Lausanne mit seiner Bevölkerungs- wie Arbeitskräftekonzentration hat Anrecht auf eine saubere Anbindung an das Netz der SBB – genau wie übrigens auch Ecublens, der einzige Ort mit über 10 000 Einwohnern im Kanton Waadt ohne Zugang zum nationalen Schienennetz.

Übersetzung aus dem Französischen:
Andreas Theiler

guées par les lignes ferroviaires CFF – avec une quatrième voie et un saut-de-mouton flambant neufs –, le futur tram t1 vers Lausanne et Villars-Sainte-Croix et le nouveau bus à haut niveau de service Bussigny – Prilly – Lausanne – Lutry, il n'en est pas de même pour les Hautes Ecoles desservies par un métro m1 à bout de souffle. L'acronyme originel, TSOL pour tramway du sud-ouest lausannois, rappelle la vocation essentiellement locale de ce moyen de transport dont les convois circulent sur une voie unique, avec arrêt à toutes les stations.

Le fort développement de la population vaudoise s'observe en zone urbaine, et l'agglomération Lausanne-Morges concentre le 52,5 % de la population du canton. L'Université et l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) regroupent environ 33 000 résidents et constituent de facto la 2e ville du canton. Mais cette ville fantôme n'a ni chef, ni gouvernement, ni parlement, et encore moins de gare CFF.

Vers une gare des Hautes Ecoles

Cette ghettoïsation des Hautes Ecoles n'a pas passé inaperçue aux yeux de certains experts. En octobre 2013, la communauté d'intérêts pour les transports publics, sec-

tion vaud (citrap-vaud) donne la parole à son membre Frédéric Bründler qui plaide en faveur d'une directissima Morges – Lausanne via une gare Hautes Ecoles, comme tronçon final d'une ligne nouvelle Genève – Lausanne.

Quasi simultanément, l'EPFL publie en février 2014 son rapport commandé à BG Ingénieurs Conseils et intitulé « Nouvelle liaison ferroviaire Lausanne – Morges via les Hautes Ecoles » ; ce rapport conclut à la faisabilité d'une telle ligne et évoque un budget de l'ordre de 1,3 milliard de francs pour sa variante sud, la plus coûteuse.

L'idée d'une ligne nouvelle Genève – Lausanne, défendue depuis 2014 par la citrap-vaud, est reprise en mai 2018 par les CFF, puis par l'Etat de Vaud en novembre de la même année, dans le cadre d'un programme de travail avec les CFF intitulé « Perspective générale pour la région vaudoise ».

Le sud de l'Ouest lausannois, qui concentre une part non négligeable de la population et des emplois vaudois, a droit à un destin ferroviaire, de même qu'Ecublens, la seule ville vaudoise de plus de 10 000 habitants sans accès au réseau ferroviaire national.

Zweite grosse Orient-Reise zu den Stadler-Zügen

1. bis 16. Mai 2020



Dogu-Express, Türkei
Trans-Elburs, Iran
Jolfa-Tabriz-Teheran, Iran
Teheran-Rasht, Iran
Astara – Baku, Aserbaidschan
Baku – Ankara, AZ, GR, TR

Euro: 3350.– (EZ, inkl. Visa)

Weitere Informationen und
Anmeldung:

www.reisezeiten.ch
CH – 6020 Emmenbrücke
Tel: +41 79 710 46 67

Kursbuch Schweiz
Indicateur Suisse
Orario Svizzera



Fr. 19.80

+ plus Versand-
kostenanteil
Fr. 6.90

*Kursbuch
Indicateur
Orario*

15.12.2019–12.12.2020

2020



Bestellen Sie Ihr Kursbuch 2020

- Telefon 031 328 58 58
- kursbuch@verkehrsclub.ch
- www.verkehrsclub.ch/kursbuch

Das Kursbuch wird Ihnen nach Hause geliefert.

Ein Projekt von



Zugfahrt der neuen Dimension

Unterwegs mit Hochgeschwindigkeitszügen während einer Reise durch China.

Gerhard Lob Die Volksrepublik China ist mit 1,4 Milliarden Menschen nicht nur das bevölkerungsreichste Land der Erde, sondern in vielerlei Hinsicht ein Land der Superlative und unvorstellbarer Dimensionen. Wer aus der beschaulichen Schweiz ins Land der Mitte reist, muss sich an diese Dimensionen gewöhnen. Dies gilt auch für das Reisen in Hochgeschwindigkeitszügen: China ist mittlerweile die weltweit führende Hochgeschwindigkeits-Nation. Dies gilt sowohl für das eigene Streckennetz als auch für die Herstellung von Rollmaterial (siehe InfoForum 3/2015).

Unsere Reise war vom Historia Swiss Travel Club in Losone TI organisiert. Zwar kann man sich auch individuell durchschlagen, doch birgt es viele Vorteile, sich in China einem Tour Operator anzuvertrauen, allein schon aus sprachlichen Gründen. Denn selbst mit Englisch kommt man nicht weit. Lokale Guides – die in unserem Fall alle hervorragend Deutsch sprachen – bringen einem Land und Leute näher, abgesehen davon, dass sie sich um Fahrausweise, Eintrittstickets sowie die Übernachtungen kümmern.

Ausserhalb des Stadtzentrums

Erstmals eingestiegen in einen Hochgeschwindigkeitszug der chinesischen Staatsbahnen sind wir in Chengdu, einem Wirtschaftszentrum von «nur» 14 Millionen Menschen im Südwesten Chinas und unter Touristen bekannt für eine riesige

Panda-Aufzuchtstation. Die neuen Hochgeschwindigkeitsbahnhöfe gleichen – aus den Augen eines Europäers – mehr Flughäfen als klassischen Bahnhöfen, allein schon wegen ihrer Lage und Dimensionen. Sie befinden sich weit ausserhalb des Stadtzentrums. Der Zugang ist nur mit Tickets, Identitätsausweis (für Ausländer Reisepass) und nach einer Sicherheitskontrolle möglich. Organisiert sind diese Terminals auf verschiedenen Ebenen, um den Fluss der Einsteigenden von den Aussteigenden zu trennen. So wartet man vor Antritt der Reise – ähnlich wie beim Flugzeug – an einem Gate, um erst kurz vor der Abfahrt des Zuges auf den Bahnsteig hinunter gelassen zu werden. Die Folge dieser Organisationsform sind lange Schlangen vor den Gates, an denen nochmals kontrolliert wird. Allerdings stimmt die Reihenfolge der Wagen immer, so dass der reservierte Platz leicht zu finden ist.

Die Züge selbst sind sehr komfortabel, in der 2. Klasse, welche die grosse Mehrheit der Wagen ausmacht, ist eine 3+2-Bestuhlung angesagt. Alle Passagiere sitzen in Fahrrichtung, auch hier ähnlich wie im Flugzeug. Die Sessel des ganzen Wagens können gedreht werden, wenn ein Richtungswechsel erfolgt. Auffällig ist die Präsenz von viel Personal. Schaffner kontrollieren die Sitzbelegung, Reinigungskräfte wischen regelmässig den Gang nass auf, junge Damen kommen regelmässig mit der Minibar vorbei, auch Security-Leute sind zu

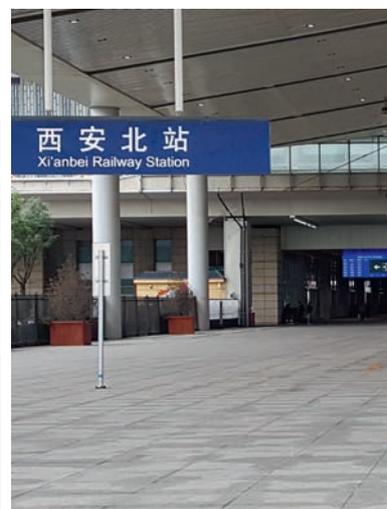
erkennen. Die Toiletten sind sauber und gepflegt. In kleinen Küchen können die Fahrgäste warmes Wasser erhalten, so wie dies von chinesischen Reisenden gewünscht wird. Eher spartanisch nimmt sich der Speisewagen aus. Die Fahrgeschwindigkeit von rund 300 km/h merkt man kaum. In gut vier Stunden erreichten wir unsere Destination Xi'an, einstige Hauptstadt Chinas. In der Nähe befindet sich die Fundstätte der weltbekannten Terrakotta-Armee.

29 000 Kilometer gebaut

In Xi'an liegt der Hochgeschwindigkeitsbahnhof im Norden, rund 10 Kilometer ausserhalb des Stadtzentrums. Er ist der erste von vier Bahnhöfen, welche dereinst von dieser Millionenstadt Verbindungen in alle vier Himmelsrichtungen anbieten werden. Untereinander sollen sie mit einer Ring-U-Bahn verbunden werden. Das Projekt zeigt einmal mehr die gigantischen Dimensionen der chinesischen Verkehrspolitik auf. Vor gerade einmal 10 Jahren – anlässlich der olympischen Sommerspiele in Peking 2008 – wurde eine erste Hochgeschwindigkeitsstrecke in Betrieb genommen. Inzwischen haben die Chinesen 29 000 Kilometer Trassen gebaut. 46 000 Kilometer sollen es bis 2030 werden. 2017 fuhren pro Tag 4500 Hochgeschwindigkeitszüge durchs Land, inzwischen dürften es täglich 6000 sein. Es liegt auf der Hand, dass ein Projekt solcher Dimensionen in diesem rasenden Tempo nur durchgeführt werden kann, weil es

Grosszügige Perrons:
Hochgeschwindigkeitszug
in Xi'an bei der Abfahrt nach
Peking (Mitte);
3+2-Bestuhlung in der 2. Klasse –
alle Sitze in Fahrrichtung (links);
China Railway Museum
in Peking (rechts).

Bilder: Gerhard Lob





Gleicht einem Flughafen-Terminal: Nordbahnhof von Xi'an.

Mittel wie Einsprache- und Mitwirkungsverfahren nicht gibt. Der Abriss von störenden Hindernissen auf Neubaustrecken erfolgt im Namen des übergeordneten Volkswohles. Die kommunistische Partei Chinas bestimmt und entscheidet. Bisher gab es übrigens nur einen schweren Unfall, am 23. Juli 2011, in Shuangyu, als ein Hochgeschwindigkeitszug auf einen anderen, stehenden Zug auffuhr und einige Wagen in die Tiefe stürzten. Rund 40 Tote soll es gemäss offiziellen Staatmedien gegeben haben.

Hintergrund-Infos im Bahnmuseum

Unsere Fahrt von Xi'an nach Peking verlief noch ruhiger als das Teilstück von Chengdu nach Xi'an, auch wenn der Zug voll besetzt war. Die Geschwindigkeitsanzeige zeigte praktisch konstant 300 km/h, so dass wir die 1200 Kilometer nach gut vier Stunden

zurückgelegt hatten. Das Menschengewimmel in unserem Ankunftsbahnhof von Peking ist unbeschreiblich, glücklicherweise führte uns die örtliche Tourleiterin sicher durch die Menge.

In der Hauptstadt des Landes befindet sich im ehemaligen Ostbahnhof der Bahnlinie Peking – Mukden und in unmittelbarer Nähe zum berühmten Platz des Himmlischen Friedens das nationale Bahnmuseum (China Railway Museum). Auch wer nicht der chinesischen Sprache mächtig ist, kommt hier dank vieler historischer Fotos, Exponate und einiger Erklärungen auf Englisch auf seine Kosten. Im Erdgeschoss wird die frühe Entwicklung der Eisenbahn mit ihrem Beitrag für die Industrialisierung des Landes dokumentiert, im ersten Obergeschoss dann die jüngsten Entwicklungen, welche China ins Hochgeschwindigkeits-Zeitalter katapultierten.

Mit 431 km/h nach Shanghai

GL Einen wahren Geschwindigkeitsrausch kann man in der Magnetschwebbahn Maglev (Magnetic Elevation) erleben, die seit 2003 vom Flughafen Pudong International in einen Aussenbezirk von Shanghai führt (leider nicht ins Stadtzentrum). Es handelt sich um die erste kommerzielle Anwendung der deutschen Transrapid-Technik weltweit. Diese Bahn ist das «fahrplanmässig schnellste spurgebundene Fahrzeug der Welt», auch wenn nun Japan mit einer eigenen Bahn diesen Rekord angreift. Tatsächlich benötigen die Maglev-Züge nur gut 7 Minuten, um die 30 Kilometer lange Strecke zu bewältigen. Auf Displays wird die Fahrgeschwindigkeit eingeblendet, die maximal und nur für wenige Sekunden 431 km/h erreicht. Eine einfache Fahrt auf dieser Strecke kostet 50 Yuan (zirka 7 Franken).



Kurzes Fahrvergnügen: Gut sieben Minuten.

Die Reise wurde organisiert vom Historia Swiss Travel Club, der auf Kultur- und Bahnreisen spezialisiert ist. Die nächste China-Reise findet vom 21. Juni bis 1. Juli 2020 statt. Details siehe: www.historia.swiss





VERBUNDEN

Mit unseren Kunden pflegen wir starke Partnerschaften. Sie dürfen auf Zuverlässigkeit, Präzision und erstklassigen Service zählen. Für Fahrgäste zahlt sich das in Reisekomfort und Pünktlichkeit aus.
www.stadlerrail.com

STADLER

Einmal selber «Drämmli» fahren

Der Autor hat sich einen Traum erfüllt: Drei Stunden als Tramführer. In der sächsischen Stadt Plauen ist dies möglich.

Lorenz Degen Ohne vorgängige psychologische Eignungsabklärung, ohne Bahnarzt, ohne Sehtest in einem Führerstand platznehmen und losfahren? Was in der Schweiz undenkbar wäre, ist in der sächsischen Stadt Plauen problemlos möglich. «Strassenbahn selber fahr'n» nennt sich das Angebot, das an drei Samstagen pro Jahr von der Plauener Strassenbahn GmbH durchgeführt wird. Laien werden für einige Stunden zu Tramchauffeuren.

In Plauen findet sich die derzeit einzige Strassenbahngesellschaft, die Möchtern-Eisenbahner (mit einer fachkundigen Begleitung) auf ihrem Netz herumfahren lässt. Nach der Wende gab es in vier ostdeutschen Städten solche Möglichkeiten. Jena und Dresden haben ihre Angebote jedoch nicht mehr weitergeführt und Halle hat zurzeit keine Fahrten ausgeschrieben; nur in Plauen gibt es noch regelmässige Termine. Die Nachfrage ist gross: Fahrgelegenheiten sind meistens schon Monate vorher ausgebucht. Eine Stunde ist das Minimum und kostet 230 Euro, jede weitere Stunde 70 Euro. «Die meisten Kunden buchen zwei oder drei Stunden», erklärt Instruktor Andreas Seidel, der die Fahrten seit Jahren begleitet. Voraussetzungen für das Selber-Fahren sind das Mindestalter von

18 Jahren, ein gültiger Autofahrausweis sowie völlige Nüchternheit. Bis zu neun Gäste dürfen im Wagen gratis mitfahren.

Das ganze 37 Kilometer lange Streckennetz lässt sich in drei Stunden abfahren. Und das hat es in sich: Plauen liegt zwischen zwei Höhenzügen in einer Mulde am Flüsschen Weisse Elster. Zwei Bahnlinien, die nicht verbunden sind, durchqueren die Stadt: Die Regionallinie nach Greiz in der Talmulde, die Fernverkehrslinie von Chemnitz nach Hof auf der Hochebene. Damit alle Stadtteile miteinander verbunden sind, überwindet das meterspurige Tram nebst flachen Stücken auch Steilrampen von bis zu 81 Promille. Besonders im Herbst und Winter können die Witterungsverhältnisse zu prekärer Adhäsion führen, weshalb zwischen Oktober und April auch keine «Selber-fahr'n-Fahrten» durchgeführt werden. Zu gefährlich wäre das Risiko eines Streckenbleibens oder Wegrutschens.

Sechs niederflurige Gelenktriebwagen, Flexity von Bombardier in Kurzversion, bedienen die fünf Linien im Regelverkehr. Das Rückgrat bilden 14 Tatra-Triebwagen; die 19,5 Tonnen schweren Trams wurden zwischen 1981 und 1988 in der Tschechoslowakei hergestellt. Zum alten Eisen gehören die Fahrzeuge aus DDR-Zeiten noch

lange nicht, erklärt Andreas Seidel. Es handelt sich um Spezialanfertigungen. Im Gegensatz zu anderen Tatra-Fahrzeugen, wie sie heute noch in Zwickau oder Frankfurt an der Oder verkehren, wurden die Triebwagen für Plauen mit besonders starken Getrieben ausgerüstet, um die Steigungen zu bewältigen: «Wir brauchen hier Kraft, nicht Geschwindigkeit», sagt Andreas Seidel. Zum Nostalgiebereich gehören fünf Triebwagen, wie die «Bier-Elektrische», ein Gotha-Triebwagen von 1966. Ein besonderes Juwel stellt der Triebwagen Nummer 21 mit offenen Plattformen von 1905 dar. Der «Traditionsverein der Plauener Strassenbahn e.V.», präsiert von Andreas Seidel, kümmert sich ehrenamtlich um diese Fahrzeuge.

Mitten durch die Fussgängerzone

Doch die Nostalgiefahrzeuge sind den Profis vorbehalten. Ein eigentliches Schulungsfahrzeug gibt es nicht, die Laienfahrtschüler sitzen in einem gerade verfügbaren Tatra-Triebwagen. Beschleunigt und gebremst wird mit Pedalen, die Hände können sich an zwei Griffen festhalten. Während der linke Fuss nichts tut, ruht der rechte immer auf dem Bremspedal, ausser Andreas Seidel gibt den Befehl >>>



Auch Steilrampen von bis zu 81 Promille bewältigt: Hobby-Tramchauffeur Lorenz Degen.

Bilder: zVg



Ein Tatra-Triebwagen als Schulungsfahrzeug bei der Plauener Strassenbahn GmbH.

Bild: Lorenz Degen

>>> zum Beschleunigen. Spricht er «Aus», ist der Fuss umgehend auf das Bremspedal zu verlagern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für Berufsfahrer 50 Kilometer pro Stunde, für die Laienfahrer 40 Kilometer pro Stunde. Weichen müssen sorgsam mit 15 Kilometern pro Stunde befahren werden, auf Kurven oder besondere Langsamfahrstellen weist Andreas Seidel hin. Mit zwei Knöpfen, einer links und einer rechts, werden die Weichen gestellt. Dies darf der Laienfahrer selber tun, ebenso das Blinken. Geklingelt wird ganz selten, wenn unmittelbare Kollisionsgefahr besteht.

Die Fahrt führt vom oberen Bahnhof mit 78 Promille Gefälle mitten durch die Fussgängerzone. An diesem Samstag ist wenig los; dennoch gilt es, die Übersicht zu behalten. Der Blick bleibt aufmerksam nach vorne gerichtet, dazwischen auch zur Seite oder über die Spiegel nach hinten entlang des Fahrzeuges. Was macht die alte Frau dort an der Strassenlaterne? Kommt sie näher oder bleibt sie stehen? Hat mich die Frau mit dem Kinderwagen gesehen? Die Konzentration im en-

gen Führerstand ist hoch. Kreuz und quer lotst Andreas Seidel den Fahrschüler durch die Stadt, nach Reusa und Neundorf, zur Plamag, in die Südvorstadt, zum Waldfrieden. Der Wagen beschleunigt, verlangsamt sich, dann steht der Triebwagen vor einem Signal an einer Ampel. Barrieren gibt es keine. Mit der Zeit gewinnt man ein leichtes Gespür für das Fahrzeug, versucht eins zu werden mit seinem Antrieb, seiner Bremskraft. Für eine wirkliche Beherrschung wären statt einiger Stunden ganze Wochen nötig. Andreas Seidel hat bei den Laienfahrern schon alle Erscheinungsformen erlebt: «Manche fahren zögerlich, geradezu ängstlich, andere wollen den Fuss nicht vom Gas nehmen.» Unfälle gibt es nur ganz selten. Falls doch, ist man selber dafür verantwortlich, dies unterschreibt man zu Beginn der Fahrt.

Da die regulären Trams am Samstag im 15-Minuten-Takt (Montag bis Freitag alle 12 Min., am Sonntag alle 30 Min.) unterwegs sind, bleibt genügend Kapazität für Sonderwünsche. Eine Scheinfahrt für ein Kurz-Video, ein Fotohalt an der Endhaltestelle – alles kein Problem. Im Nu sind die drei Stunden vorbei. Andreas Seidel übergibt eine Ehrenurkunde und verliert den aufgedruckten Hinweis, dass diese nicht zum selbständigen Führen von Tramzügen berechtigt. Ein Wiederkommen zum nächsten «Selber fahr'n»-Tag ist jedoch erlaubt. «Ich habe viele Stammkunden», schmunzelt Andreas Seidel. Und wer in der Heimat diese Perspektive dauerhaft haben möchte: Die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) suchen händierend Tramchauffeure.

Termine 2020

Einzelfahrten:

- 16. Mai, 9-18 Uhr
- 18. Juli, 12-18 Uhr
- 5. September, 9-18 Uhr

Gruppenfahrten:

- 18. Juli, 9-11 Uhr

Weitere Infos:

www.strassenbahn-plauen.de

Gönnermitglieder

BERN MOBIL

bls

SIEMENS

Kummler+Matter



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale del trasporto

SOB SÜDOSTBAHN

aare seeland mobil

MEV +
Independent Railway Services
HSM Gruppe

Aargau Verkehr

VBZ Züri Linie

SWISSRAIL
Industry Association

BRUNNER
Medien mit Zukunft

VVST
VERSICHERUNGEN
ASSURANCES

Gemeinden

- BL: Läufelfingen
- TG: Frauenfeld
- UR: Erstfeld
- ZH: Dietikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Vereinfachte Tarifstrukturen – übersichtlicheres Sortiment

Bericht zum Treffen der Arbeitsgruppe Ticketing mit «ch-direct».

Noam Schaulin Die Arbeitsgruppe Ticketing hat sich am 27. August 2019 zum dritten Mal mit einer Vertretung von «ch-direct», der nationalen Tariforganisation des öffentlichen Verkehrs der Schweiz, getroffen. Bei diesen Gesprächen vertritt die Delegation von Pro Bahn die Interessen der Kunden und Kundinnen gegenüber der öV-Branche. So drehte sich das Gespräch vom August um mögliche Sortiments- und Preisentwicklungen für die Zukunft.

Die Vertretung von Pro Bahn legte dabei Wert auf vereinfachte Tarifstrukturen, welche sich an den Bedürfnissen der Kunden und Kundinnen orientieren. Pro Bahn setzt sich dafür ein, dass das Tarifsystem der Schweiz in Zukunft grundlegend überarbeitet wird. Nur so kann verhindert werden, dass die Preise – insbesondere für Einzeltickets – weiterhin ansteigen. Es ist Pro Bahn aber klar, dass dies nicht von heute auf morgen geschehen kann. Es braucht dafür den Willen der regionalen Tarifverbände, der Politik und der Bevölkerung Altes abzurechnen und Neues aufzubauen. Das Tarifsystem der Zukunft muss stark vereinfacht und transparent sein.

Bis dahin muss das bestehende Sortiment verbessert werden. Pro Bahn und ch-direct sind sich einig, dass das Sortiment zukünftig übersichtlicher und verständlicher gestaltet sein soll. Als Beispiel dient hier das Thema Tageskarten: Das heutige Sammelsurium an verschiedenen Tageskarten-Angeboten muss in Zukunft vereinfacht werden.

Die Forderung, dass alle Ticket-Angebote für sämtliche Kunden und Kundinnen zugänglich sein müssen, hat ch-direct entgegengenommen und wird das Anlie-

gen weiterverfolgen. Im Gespräch wurde ausserdem betont, dass für Pro Bahn feststeht, dass eine Erhöhung der GA-Preise weder den öV-Unternehmen noch den Kunden und Kundinnen etwas nützen würde und dass dies deshalb ausser Diskussion steht. Auch eine Veränderung der bestehenden GA-Strukturen befürwortet Pro Bahn nicht.

Weitere angesprochene Themen waren Kleingruppentickets, das Mindestalter für die Billettpflicht und Kundenfallen. Pro

Bahn setzt sich dafür ein, dass solche Tariffallen abgeschafft werden.

Pro Bahn und ch-direct werden sich auch weiterhin regelmässig zum Austausch treffen. Gemeinsam können das Tarifsystem und die Sortimentsentwicklung der Zukunft mit Rücksicht auf Branchen- und Kundeninteressen gestaltet werden.

Der Autor ist Mitglied der Arbeitsgruppe Ticketing.

Preisfrage für Profis

Irgendwo in der Schweiz gibt es eine Bahnhaltestelle, die weder im Kursbuch noch in einer elektronischen Form des Fahrplans auftaucht: Es hat eine Sitzbank dort, und zwei Tasten, um die Halteanzeige zu bedienen, entweder in der einen oder anderen Richtung. Und es hängt sogar eine Abfahrtstabelle dort, aber kein übliches Schild mit einem Ortsnamen. Wer dort aussteigen will, muss vorher mit dem Lokführer reden – die Haltetaste im Zug funktioniert an dieser Stelle nicht.

Wo befindet sich diese Haltestelle?

Lösungen können bis am 14. Dezember 2019 geschickt werden per E-Mail: oev.schaffer@bluewin.ch (Urs Schaffer) oder pbs.theiler@bluewin.ch (Res Theiler) per Post: Res Theiler, Wylermatt 114, 3635 Uebeschi

Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir eine kleine, aber attraktive Überraschung.



Bild: PBS

Kontakte Pro Bahn

ZENTRALVORSTAND

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident
Sägeweg 7, 3264 Diessbach b. Büren
T 032 530 13 12, M 079 327 58 56
pbs-em.praesident@pro-bahn.ch

OSTSCHWEIZ

Bruno Eberle, Präsident
Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen
T 071 245 36 46
beberle@swissonline.ch

ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

GESCHÄFTSSTELLE

Pro Bahn Schweiz
8000 Zürich
T 078 878 03 23
info@pro-bahn.ch

NORDWESTSCHWEIZ

Lorenz Degen, Präsident
Austrasse 6, 4144 Arlesheim BL
T 079 728 87 24
lorenzdegen@bluewin.ch

TICINO ASTUTI

Fabio Canevascini, Presidente
Via Gen. Guisan 20
6828 Balerna
T 079 248 5014
fabio@fabiocanevascini.ch

ZÜRICH

Michael Strasser, Präsident
Tannenbergrasse 56,
8625 Gossau / ZH
T 043 277 82 76, M 079 583 72 10
pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch

SPÄT DRAN?

Einfach einchecken
und losfahren.



Mit der lezzgo-App der BLS
schweizweit zum besten Preis reisen.



lezzgo.ch

 **bls**
verbindet.